Cena 20 zł.

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



Zalecony do bibliotek i świetlic szkół wszystkich typów od kl. VI szkoły powszechnej do liceum włącznie, pismem Ministerstwa Oświaty Nr VI Oc-2205/46 z dn. 9.III.47

MARZEC 1948
ROK III NR 3 (18)

Floty Morskiej typu akademickiego, które przygotowują przyszłych inżynierów budowy okrętów, inżynierów mechaników, inżynierów hydrotechników, inżynierów eksploatacji technicznej i ekonomistów.

Warunki przyjęcia do Szkół Morskich: wiek od 15—20 lat, posiadanie małej matury (ukończenie siemiletki), zdolność do służby morskiej i złożenie egzaminu wstępnego konkursowego z języka rosyjskiego, matematyki, fizyki i geografii z zakresu 7-miu klas szkoły średniej. Kurs trwa 3—4 lat. Nauka, praktyki letnie i utrzymanie w internacie — na koszt Państwa.

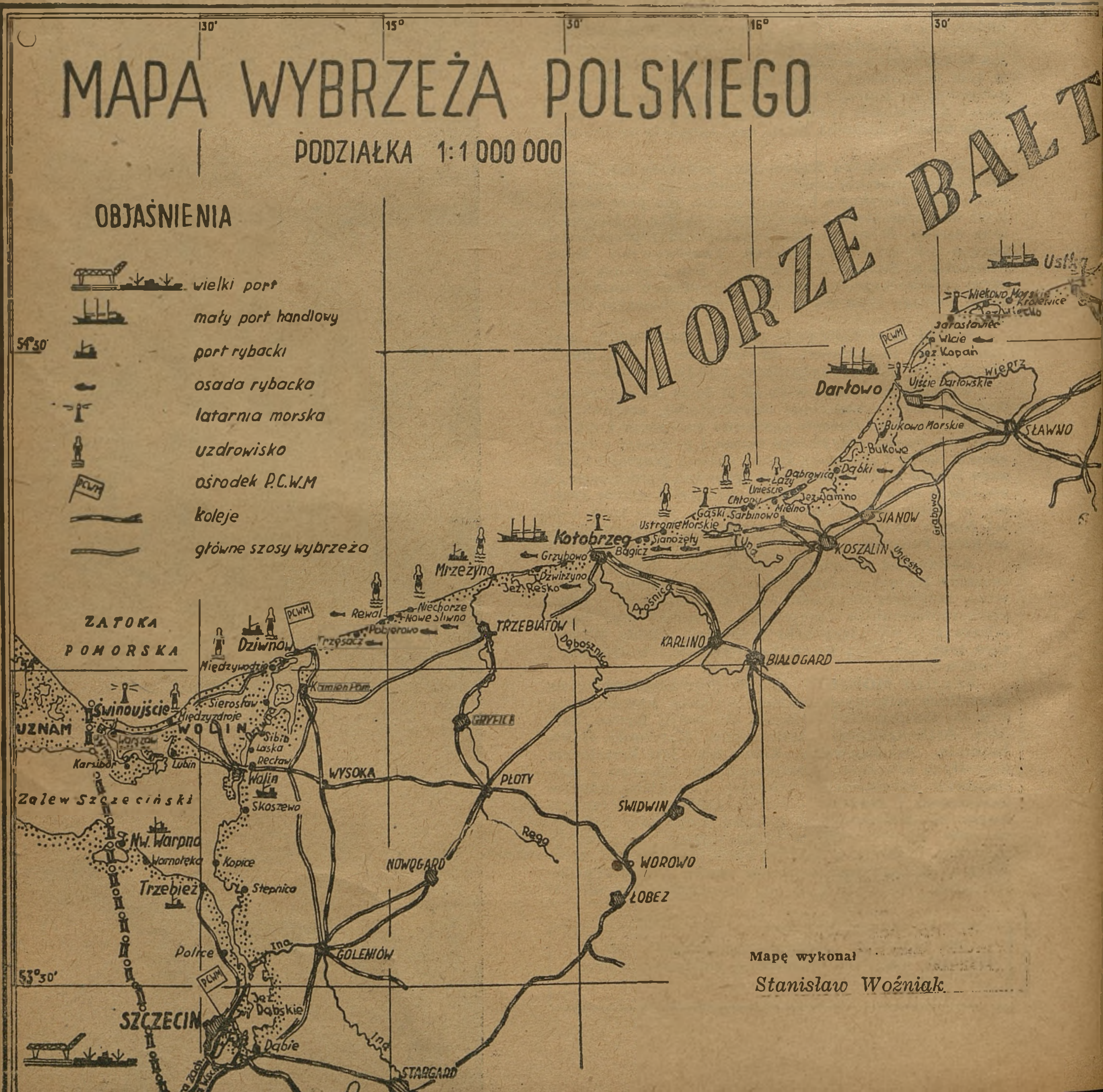
Z okazji Świąt Wielkiejnocy składamy naszym Czytelnikom i Przyjaciołom najserdeczniejsze życzenia.

Redakcja.

Absolwenci tych szkół stopniowo otrzymują dyplomy oficerskie odpowiednich specjalności, do najwyższych włącznie, bez obowiązku zdawania jakichkolwiek egzaminów, a tylko po wypływaniu odnośnego cenzusu morskiego. Nie mają oni jednak prawa zajmować kierowniczych stanowisk na statkach i przy maszynach najwyższej kategorii, co przysługuje jedynie absolwentom Wyższych Szkół Morskich. Poza tym absolwenci ci otrzymują również rangę oficera rezerwy Marynarki Wojennej.

Jak wynika z powyższego, nasze Państwowe Szkoły Morskie w Gdyni i Szczecinie, swym poziomem i metodą szkolenia są bardzo zbliżone do Szkół Morskich drugiego typu w Związku Radzieckim, a po uruchomieniu projektowanych, dodatkowych kursów rocznych: „kapitańskiego" odpowiednio do angielskiego „Extra Master" wzgl. „inżynierskiego" odpowiednio do angielskiego „Extra Chief Engineer", stanowiłyby typ pośredni między Szkołą Morską i Wyższą Szkołą Morską w Związku Radzieckim.

Oprócz Szkół Morskich, kształcących oficerów, w Z. S. R. R. znajdują się b. liczne szkoły dla marynarzy, t. zw. Szkoły Jungów. Warunki przyjęcia i program wyszkolenia są podobne, jak u nas. O szkołach tych napiszemy obszerniej innym razem. A. G.



KURS PRZODOWNIKÓW WYCHOWANIA MORSKIEGO

Ponieważ zaledwie kilkudziesięciu kandydatów na kurs przodowników spełniło wymagania ogłoszone w poprzednich numerach „Żeglarza" — kurs ten odbędzie się zapewne tylko w jednym turnusie w czasie od 27. 6. — 11. 7. w Gdyni, poczem wybrani uczestnicy skierowani zostaną na dalsze 2 tygodnie do innych ośrodków PCWM w charakterze podinstruktorów.

Jeżeli do dnia 31. 3. ilość kandydatów odpowiadających warunkom zwiększy się znacznie — uruchomiony będzie także turnus drugi od 1. 8. — 15. 8. również w Gdyni. Ostateczna decyzja w tej sprawie ogłoszona zostanie w nast. numerze. Program kursu wypełni przede wszystkim szkolenie żeglarskie. Kurs jest bezpłatny, zniżki kolejowe 50%. W następnym numerze „Żeglarza" ogłoszone będą dalsze informacje.

Kandydaci na kurs przodowników, którzy wywiązali się ze swych obowiązków, t. j. w ciągu zimy 1947/48 pogłębiali swoją znajomość spraw morskich, szerzyli zrozumienie morza wśród kolegów, nadesłali w terminie wiarogodne sprawozdanie z tych czynności i brali udział w 2 ankietach — winni do dn. 15 kwietnia nadesłać do PCWM — KIEROWNICTWO KURSU PRZODOWNIKÓW — GDYNIA, AL. ZJEDNOCZENIA 3 swój dokładny i b. czytelny adres, znaczek za 15 zł. oraz wzmiankę, czy bez żadnych trudności mogą przyjechać na 1 turnus w dn. 27. 6. 48. W odpowiedzi otrzymają blankiet zgłoszenia, lub ewent. odmowę przyjęcia na kurs, jeżeli okaże się że nie wypełnili należycie wszystkich warunków.

Nienadesłanie w terminie powyższych danych oraz znaczka — będzie uważane za rezygnację z kursu.



Do uczestników kursu przygotowawczego

Powyższa mapka jest zamknięciem cyklu zadań kursu przygotowawczego, z których trzy miały na celu nakłonienie Was do bliższego zainteresowania się topografią polskiego wybrzeża. Jesteśmy pewni, że przez samodzielne rysowanie mapek, przez wyszukiwanie miejscowości nadmorskich i rzek do morza wpadających — zarys Wybrzeża mimowoli umocnił się w Waszej pamięci. Teraz macie okazję do skorygowania popełnionych błędów i porównania własnych odpowiedzi z wzorowym rozwiązaniem za jakie uważana jest powyższa mapa. To jest jeden powód, dla którego ją w numerze umieściliśmy. Drugim jest chęć dania Wam łatwej możności wykonania prawidłowej mapy polskiego wybrzeża jako eksponatu na wystawę morską. W tym celu najlepiej jest naszą mapkę powiększyć starannie 5 razy. Otrzymacie wówczas przejrzystą i aktualną mapę w skali 1:200.000.

obecne zajęcie ....

przynależn. do organ. młodzieżowej ....

kiedy zaprenumerował „Żeglarza" ....

Wyciąć, wypełnić i przesłać do Redakcji „ŻEGLARZA"
— Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, PCWM

Komunikaty o kursach PCWM

A. Korespondencyjny kurs przygotowawczy.

W dn. 30. 3. 48 kończy się pierwszy okres korespondencyjnego kursu przygotowawczego. Do tej daty uczestnicy, których liczba przekroczyła już 2000, mieli możność nadsyłać odpowiedzi na zadania, uzyskując wzamian punkty decydujące o pierwszeństwie w przyjmowaniu na kursy pracy morskiej. W obecnym, drugim okresie (kwiecień—czerwiec) uczestnicy muszą położyć wielki nacisk na przyswojenie sobie treści 10 artykułów objętych kursem w n-rach: 7, 8-9/47 i 1, 2, 3/48 „Żeglarza" oraz obszernego artykułu systematyzującego wiadomości o statkach, portach i żegludze, który umieszczony będzie w kwietniowym nrze „Żeglarza". Gruntowne przerobienie tych materiałów niezbędne jest do wypełnienia testu (arkusza pytań), bez którego zgłoszenie na kurs pracy morskiej nie będzie rozpatrywane.

W obecnym okresie możliwe jest nadal zapisanie się na kurs korespondencyjny. Ponieważ jednak nie ma już możliwości zdobycia punktów — bo nie będzie już zadań — ci wszyscy, którzy zgłoszą się po 30 marca (wg daty stempla pocztowego) i wypełnią program przewidziany na okres drugi, będą na kursy pracy morskiej przyjmowani w miarę wolnych miejsc pozostałych po obsadzeniu turnusów uczestnikami kursu przygotowawczego, którzy wypełnili program okresu pierwszego.

Aby zapisać się obecnie na kurs korespondencyjny — wystarczy nadesłać najpóźniej w maju wypełnione zgłoszenia wycięte z „Żeglarza" lub wykonane dokładnie wg wzoru oraz zaprenumerować „Żeglarza" za okres: listopad 1947 — czerwiec 1948 za zł 140*). Kogo nie stać — może zaprenumerować tylko na II kwartał (kwiecień—czerwiec 1948), wpłacając zł 80. W sumie tej wliczone jest 20 zł jako cena odbitki wszystkich artykułów z zakresu kursu korespondencyjnego z poprzednich numerów, która zostanie dołączona do n-ru kwietniowego dla prenumeratorów wpłacających 80 zł za II kwartał. Nadesłanie zgłoszenia powoduje automatyczne zapisanie na kurs korespondencyjny i potwierdzenia przyjęcia nie są wydawane.

W wypadku trudności zaprenumerowania wystarczy też „Żeglarza" kupować pojedyńczo, pożyczać od kolegi lub przeglądać w czytelni. Jednak prenumeratorzy będą mieli pierwszeństwo w wypadku równej ilości punktów.

B. Kurs pracy morskiej.

ZAŁOŻENIE.

Na kurs pracy morskiej zgłosić się może **każdy chłopiec**, który posiada najważniejsze wiadomości teoretyczne o morzu zawarte w kursie korespondencyjnym „Żeglarza", pragnie poznać morze na „własnej skórze" i odpowiada warunkom podanym poniżej.

Do odbycia kursów pracy morskiej **obowiązani** są kandydaci do Szkoły Jungów, Szkoły Rybaków Dalekomorskich, Państwowych Szkół Morskich w Gdyni i w Szczecinie i Liceum Budownictwa Okrętowego, przy czym również muszą odpowiadać podanym poniżej warunkom.

Pożądane jest, aby przez kurs pracy morskiej przeszli ci chłopcy, którzy marzą o wszystkich innych zawodach morskich i chcą bezpośrednio lub w przyszłości kandydować do pozostałych szkół zawodowych.

PROGRAM.

Przewiduje się na kursach pracy morskiej następujące zajęcia: ćwiczenia na szalupach, połączone z ewentl. wycieczkami, pomoc robotnikom portowym przy przeładunkach, pomoc robotnikom na stoczni, w wędzarni, w fabryce konserw, wyjazd na połowy z rybakami na kutrze lub łodzi, gruntowne zwiedzanie portu i kilku statków.

Tak pomyślany program ma zrealizować trzy cele:

a) zetknąć młodzież z morzem przez pływanie na szalupach, będących w miniaturze najprostszym statkiem morskim, aby w ten sposób rozpowszechnić elementarne zrozumienie warunków pracy na morzu,

b) umożliwić młodzieży spróbowanie pracy fizycznej w podstawowych dziedzinach działalności morskiej na wybrzeżu (port, stocznia, rybactwo), aby ułatwić zrozumienie wielkiego warsztatu pracy morskiej,

c) umożliwić na podstawie nieustannej obserwacji instruktorów i wychowawców dokonanie wyboru wśród kandydatów do zawodu marynarza lub rybaka chłopców najzdrowszych, najwytrzymalszych, karnych, zdyscyplinowanych, nadających się pod każdym względem do tych zawodów, którzy dopuszczeni zostaną do wstępnych egzaminów konkursowych.

Uwaga: chłopcy, którzy wyobrażają sobie kursy jako okazję do plażowania i opalania się — doznaliby rozczarowania i lepiej niech się nie zgłaszają.

WARUNKI PRZYJĘCIA.

1. Dobry stan zdrowia stwierdzony zaświadczeniem lekarza,
2. Udział w kursie korespondencyjnym „Żeglarza" i co najmniej dostateczne wykonanie testu.
3. Dobra opinia organizacji młodzieżowej lub władz szkolnych,
4. Ukończone 16 lat (w wyjątkowych wypadkach 15-cie dla dobrze rozwiniętych fizycznie i z dobrą oceną testu,
5. Umiejętność pływania i utrzymania się na wodzie przez 15 minut,
6. Ukończenie co najmniej 7 kl. szkoły powszechnej,
7. Zezwolenie rodziców dla niepełnoletnich.

SPOSÓB SKŁADANIA ZGŁOSZEŃ.

Zgłoszenia na kurs pracy morskiej należy składać wyłącznie na formularzach (zawierających również test) dołączonych do kwietniowego n-ru „Żeglarza". Na żądanie kancelaria PCWM wysyła — począwszy od połowy kwietnia — formularze osobno po otrzymaniu znaczka za 3 zł.

Dokładnie i starannie wypełniony formularz należy przysłać do PCWM w ciągu maja, najpóźniej do dn. 1. 6. 48. dołączając kopertę z własnym adresem i nalepionym znaczkiem za 15 zł, w której PCWM nadeśle zawiadomienie o przyjęciu wraz z zaświadczeniem na zniżkę kolejową.

MIEJSCE I TERMINY.

Czas trwania kursu wynosi 2 tygodnie. Kursy odbywają się w zespołach ośrodków Szczecin/Dziwnów, Gdynia/Łeba i Darłowo.

1.	turnus	14. 6. — 26. 6.	6.	„	19. 7. — 31. 7.
2.	„	21. 6. — 3. 7.	7.	„	26. 7. — 7. 8.
3.	„	28. 6. — 10. 7.	8.	„	2. 8. — 14. 8.
4.	„	5. 7. — 17. 7.	9.	„	9. 8. — 21. 8.
5.	„	12. 7. — 24. 7.	10.	„	16. 8. — 28. 8.

W Darłowie odbywają się tylko turnusy 2, 4, 6, 8, 10.

Każdy turnus rozpoczyna się w poniedziałek rano, kończy w sobotę następnego tygodnia popołudniu. Przejazd uczestników — wieczornymi pociągami w niedzielę (bez zaprowiantowania w Ośrodku) lub wczesnymi rannymi w poniedziałek.

Dla wyłonionych przez selekcję najlepszych kandydatów do Szkoły Rybaków Dalekomorskich i Szkoły Jungów (również tych, którzy w przyszłości zamierzają wstąpić do PSM), kurs przedłużony zostanie o dalsze 2 tygodnie, które wypełnią ćwiczenia szalupowe, zakończone szczegółowym badaniem lekarskim, egzaminem z zakresu szkoły powszechnej (względnie gimnazjum — dla kadydatów do PSM) i ostateczną selekcją.

KOSZTY: — Kursy są bezpłatne. Uczestnicy pokrywają koszty przejazdu ze zniżką 50% wydaną przez PCWM.

EKWIPUNEK OSOBISTY. W nast. numerze „Żeglarza" zostanie ogłoszone, co każdy kursant musi zabrać ze sobą.

---

*) Nr. październikowy jest wyczerpany.

KORESPONDENCYJNY KURS PRZYGOTOWAWCZY
ZGŁOSZENIE

Nazwisko i imię ....

adres ....

data urodz. .... zawód ojca ....

wykształcenie ....

Życie portu

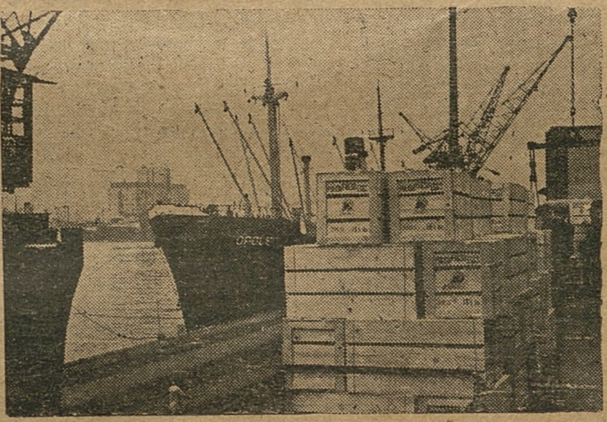
Port to wielki węzeł komunikacyjny, w którym stykają się podstawowe rodzaje transportu: lądowy i morski.

Po szlakach transportu lądowego, zwłaszcza kolejami, a częstokroć rzekami napływają do portu bezustannie masy towarów — setki — tysiące — miliony ton, aby po przeładowaniu na statki szlakiem morskim dotrzeć do najodleglejszych miejsc na ziemi.

Ale też i w odwrotnym kierunku płyną morzem miliony ton ładunków, które port musi przyjąć i przy pomocy lądowych środków komunikacji rozprowadzić po kraju lub do najbliższych sąsiadów.

Ładunek to ognisko, wokół którego skupia się życie portu. Urządzenia techniczne: dźwigi i wywrotnice, taśmowce i elewatory, magazyny i składy oraz zespół ludzki — przeznaczone są do sprawnej obsługi lawiny towarów.

W pierwszej linii armii pracowników portu stoją robotnicy zarówno ci, przez których ręce bezpośrednio przechodzi każdy ładunek, nie dający się zagarnąć przez chwytak, ssącą rurę elewatora lub taśmowiec, jak i ci, którzy — jako doświadczeni przodownicy — nadzorują i kierują pracami przeładunkowymi, obsługują mechanizmy



dźwigów, wind itp. Następne oddziały tej armii — to obsługa magazynów, a dalej — kolejarze — tak rzadko wspominani a jakże zasłużeni pracownicy portu, dzięki którym tysiące wagonów gromadzących się codziennie w gmatwaninie torów portu trafia na właściwe nabrzeża, do burt odpowiednich statków, a po opróżnieniu lub załadowaniu szybko odjeżdża ustępując miejsca następnym.

Mózgiem tej armii porającej się z ładunkami są przedsiębiorstwa handlu zagranicznego, które sprowadzają i wywożą towary, przedsiębiorstwa spedycyjne — zajmujące się organizacją odbioru, wysyłki, przeładunku i wszelką opieką nad towarem w imieniu odległego nieraz właściciela, różni rzeczoznawcy, stwierdzający ilość, gatunek itp., zarządy magazynów, zarządy urządzeń przeładunkowych, banki i towarzystwa ubezpieczeń towarowych.

Życie portu nie ogranicza się jednak do spraw przeładunku. Drugim jego ogniskiem są statki i sprawy związane z żeglugą, która nie może istnieć bez stałego oparcia o bazę lądową, jaką jest port.

Port jest więc siedzibą przedsiębiorstw żeglugowych zwanych także armatorskimi, których biura załatwiają całość spraw związanych z eksploatacją posiadanych statków.

W porcie mieszczą się maklerzy — t. j. agenci obcych armatorów wykonywujący w ich imieniu wszelkie czynności związane z opieką nad odwiedzającymi port obcymi statkami; shipchadlerzy (szypczendlerzy) — czyli dostawcy wszelkich artykułów z zakresu prowiantu i technicznego zaopatrzenia statków; stocznie, dokonywujące napraw i budowy nowych jednostek; aparat administracji żeglugowej, czuwający nad bezpieczeństwem szlaków morskich, bezpieczeństwem statków, pośredniczący w dobieraniu załogi, wreszcie rzeczoznawcy z zakresu spraw żeglugowych i organy sądownictwa morskiego.

Oto życie portu: ryk syren okrętowych, zgrzyty dźwigów, gwar pracy, pył węglowy, sycząca para z lokomotyw przetaczających wagony — ta jedyna w swoim rodzaju symfonia — symfonia pracy morskiej.

Życie statku

Postój w porcie po kilkunastu dniach żeglugi nie jest rzeczą złą, tylko nieprzyjemny jest zamęt, jaki port sprawia w spokojnym życiu statku. Tylu obcych kręci się po pokładzie w związku z przeładunkiem. Załoga częściowo na mieście. Wokół gwar, zgrzyty, świsty. Oleista woda basenu brudzi burty. Zaduch, pełno pyłu węglowego.

Nareszcie koniec niewoli. Na pokładzie sami swoi. Zdjęto już liny łączące z nabrzeżem. Jeszcze na mostku kręci się pilot, który wyprowadza statek z portu, ale zaraz za falochronem schodzi do swojej motorówki i odpływa. Zaczyna się lekka chwiejba, słony wiatr rozwiewa zaduch portowy a fala spłukuje brudy z burt. Rozpoczynamy rejs.

Na statku kapitan spokojnie obrzuca spojrzeniem pokład i przenosi wzrok na mijane statki spieszące do portu.

Niedługo po wypłynięciu na otwarte morze zejdzie do swojej kajuty, bo choć ponosi odpowiedzialność za całość statku i ładunku, podczas spokojnej żeglugi polega całkowicie na swoich zastępcach — oficerach.

Właśnie I oficer mający pod opieką ładunek sprawdził szczelność luków i wydał dyspozycje odnośnie generalnego sprzątania statku. Na mostku stoi jeden z trzech pozostałych oficerów pokładowych odbywający swój 4-godzinny dyżur t. zw. wachtę, przypadającą dwa razy w ciągu doby w odstępach 8 godzinnych, podczas których on odpoczywa a służbę pełnią pozostali dwaj jego koledzy.

Praca oficera na wachcie polega na dopilnowaniu, aby statek bezpiecznie płynął w wytyczonym kierunku i prawidłowo mijał inne statki.

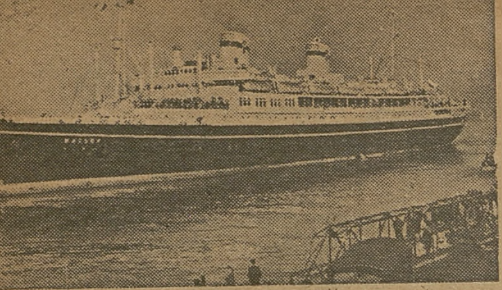
A co robi załoga pokładowa? — Bosman pilnuje zwijania i składania do magazynu cum używanych w porcie. Jeden marynarz stoi przy sterze, jeden na dziobie „na oku“ obserwując pilnie powierzchnię morza i horyzont, trzej zajęci będą jeszcze parę godzin przy sprzątaniu. Nie pełnią oni służby wachtowej, tylko zatrudniani są przez osiem godzin codziennie przy pracach porządkowych. Na wachtę wychodzi zaś co 4 godziny po dwóch z 6-osobowej załogi marynarskiej, śpiąc lub odpoczywając w 8-godzinnych przerwach tak jak i oficerowie.

Na pokładzie robi się chłodno, zimny wiatr dmie coraz silniej.

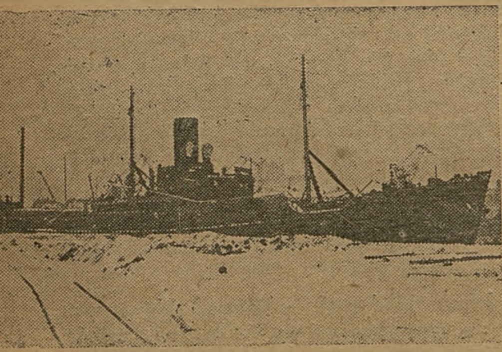
Zajrzyjmy więc do wnętrza. W kuchni „szef“ w białej czapie kraje mięso na befsztyki i pogania 2 chłopaków: zmywającego garnki i skrobiącego kartofle. W jadalni czyli messie steward kończy sprzątanie, a chłopiec myje schody zabłocone przed godziną w porcie.

Zejdźmy teraz niżej — do serca statku, skąd słychać już rytmiczny puls maszyn. Właśnie wychodzi z maszynowni st. mechanik — odpowiedzialny za całość maszyn, który jak kapitan doglądał tam na dole manewru odejścia. Obecnie pozostawił na wachcie jednego z trzech zastępców — oficerów-mechaników, czuwającego nad pracą w kotłowni i maszynowni. Zajrzyjmy najpierw do buchającej żarem kotłowni. Jeden z palaczy otwiera drzwiczki i schyla się, żeby dorzucić kilka łopat węgla do paleniska. Drugi palacz dopiero co skończył tę czynność i odpoczywa przez krótką chwilę. Obaj trymerzy dowożą pod palenisko pełne taczki węgla. W maszynowni oficer-mechanik właśnie obrzucił wzrokiem manometry a smarownik sprawdza oliwienie. Chłodniej tu niż w kotłowni, ale głowa pęka od hałasu pracującej maszyny. 5-osobowa załoga maszynowa wraz z oficerem również zostanie zluzowana po 4 godzinach wachty na 8-godzinny odpoczynek, przez jedną z dwóch pozostałych zmian.

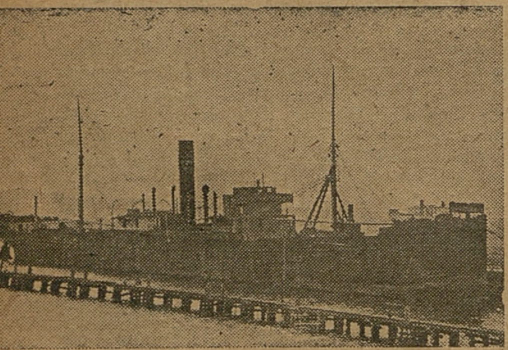
Już zapomniano o porcie. Życie statku weszło w swoje ustalone ramy, regulowane rytmem zmiany służby co 4 godziny. Spokój zburzy dopiero następny port, ale jeszcze długa droga przed nami.



Nasza chluba — m/s „Batory" — obchodził w marcu jubileusz setnej podróży przez Atlantyk. W rejsie tym przywiózł „Batory" do Gdyni 108 pasażerów, 840 ton drobnicy i 376 worków poczty. Stopierwsza podróż pięknego transatlantyku rozpoczęta 5 marca obfitowała w przygody, które spowodowały kilkudniowe opóźnienie w rozkładzie jazdy. Mianowicie na „Batorego" zakotwiczonego na redzie Kopenhagi wpadł podczas gęstej mgły szwedzki statek „Boove" i spowodował uszkodzenie kadłuba. Transatlantyk musiał pójść na 24 godziny na dok. Drugim powodem opóźnienia było pośpieszenie na ratunek statkowi, który wzywał pomocy zgubiwszy ster. Na zdjęciu „Batory" w chwili przybijania do nabrzeża francuskiego w porcie gdyńskim.

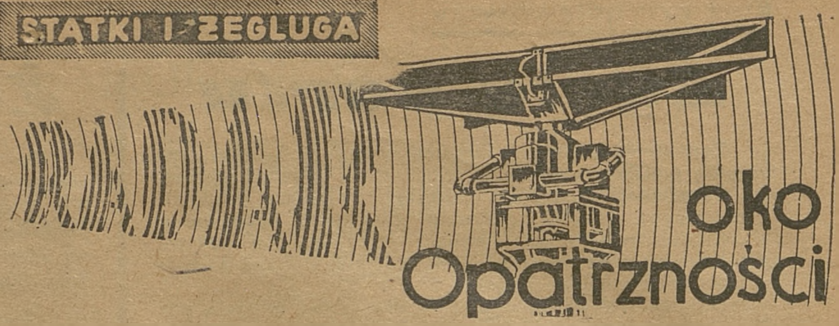


Jednym ze źródeł powiększania się naszej floty jest remont wydobytych z dna wraków. Między innymi w Szczecinie specjalna ekipa GAL'u wydobyła poniemiecki parowiec „Otto Alfred Müller". Jednostka ta okazała się w zupełnie niezłym stanie i po remoncie na Stoczni Gdyńskiej zostanie wcielona do Polskiej Floty Handlowej, dla której będzie cennym nabytkiem. „Otto Alfred Müller" został zbudowany w 1935 roku, tonaż jego wynosi 1589 BRT i 2195 DWT. Zdjęcie przedstawia wrak „Otto Alfred Müllera", oczekujący na remont, w basenie wolnocłowym w Gdyni.



Jedną z najstarszych i najmniej cennych jednostek uzyskanych w drodze odszkodowań wojennych sprzedaliśmy korzystnie w końcu stycznia za granicę. Statkiem tym jest s/s „Kalisz" (ex niemiecki „Boltenhof") zbudowany w 1911 roku. Na zdjęciu s/s „Kalisz" na postoju w porcie gdyńskim.

STATKI I ŻEGLUGA



Oko Opatrzności

Coś zupełnie nieprawdopodobnego! Wiele mgieł widziałem, ale ta, która wczoraj z wieczora otuliła Gdynię — była wprost fantastyczna. Wracając po dziesiątej z kina czułem się jak w olbrzymim pudle z nawilgłą, zwiewną watą. Wilgoć osiadała wszędzie — na brodzie, na rękawiczkach... Światła witryn sklepowych po drugiej stronie Świętojańskiej, rozjaśnione zwykle i agresywne, ledwo ledwo odznaczały się w białym tumanie, niczym łuny odległego miasta. Kiedy przeszedłszy Skwer Kościuszki znalazłem się na Molo, musiałem chcąc nie chcąc zwolnić kroku. Nie widziałem prawie nic. Mgła połknęła wszystko co było wokół. Z tyłu miasto jakby nie istniało. Pobliski port rybacki również gdzieś przepadł. Ba, nawet nieliczne światła w oknach mijanych baraków stały się niewidoczne — jakby zapadły się w ziemię te wstrętne drewniane budy, szpecące brzegi jachtowego basenu.

Przechodziłem tędy setki razy w dzień i w nocy — i dziś po raz pierwszy nie byłem pewny drogi. Właśnie wpadłem na karłowaty krzaczek rosnący przy chodniku, kiedy od strony wejścia do Basenu Prezydenta dobiegł mnie powolny, ostrożny stukot kutrowego motoru. Rany boskie kutry są jeszcze w morzu!

— Hallooo! Hallooo! — krzyczy ktoś na kutrze. W głosie brzmi niepokój; widocznie nie są pewni swego położenia.

— Hallooo! — odpowiada ktoś z brzegu. Załodze kutra nie pozostaje nic innego jak kierować się według tego głosu.

Z redy słyszę przeciągłą, zawodzącą syrenę jakiegoś statku. O i ten! Wyobrażam sobie jak tam teraz wszyscy wytrzeszczają oczy i klną! Niechby tak z nienacka wyłonił się tuż, tuż kadłub innej łajby. Na skręcenie będzie z pewnością za późno. Albo gdyby zbłądzili i weszli gdzieś na mieliznę Brr... mgła.

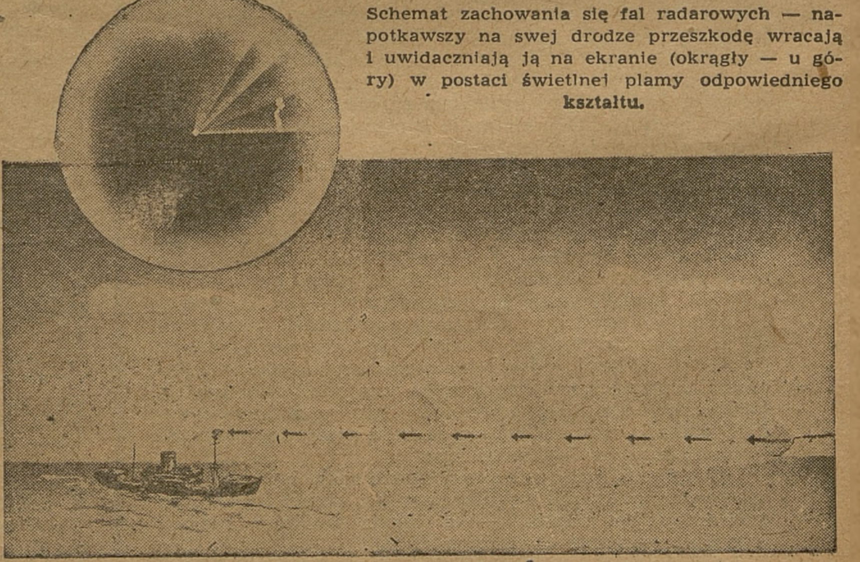
Mgła i ciemność były zawsze i są jeszcze jednymi z największych i najbezwzględniejszych wrogów żeglugi. Zdawało się, że nie podobna znaleźć na nie sposobu. Ostrożne poruszanie się, zdwojona czujność, sygnały akustyczne — to tylko półśrodki nie chroniące należycie ani od kolizji z innym statkiem czy górą lodową, ani od brzemiennej w następstwa pomyłki nawigacyjnej. Dopiero ostatnie lata, lata wojny, przyniosły praktyczny wynalazek stanowiący całkowite rozwiązanie problemu bezpiecznej żeglugi we mgle i ciemnościach. Wynalazkiem tym jest RADAR*).

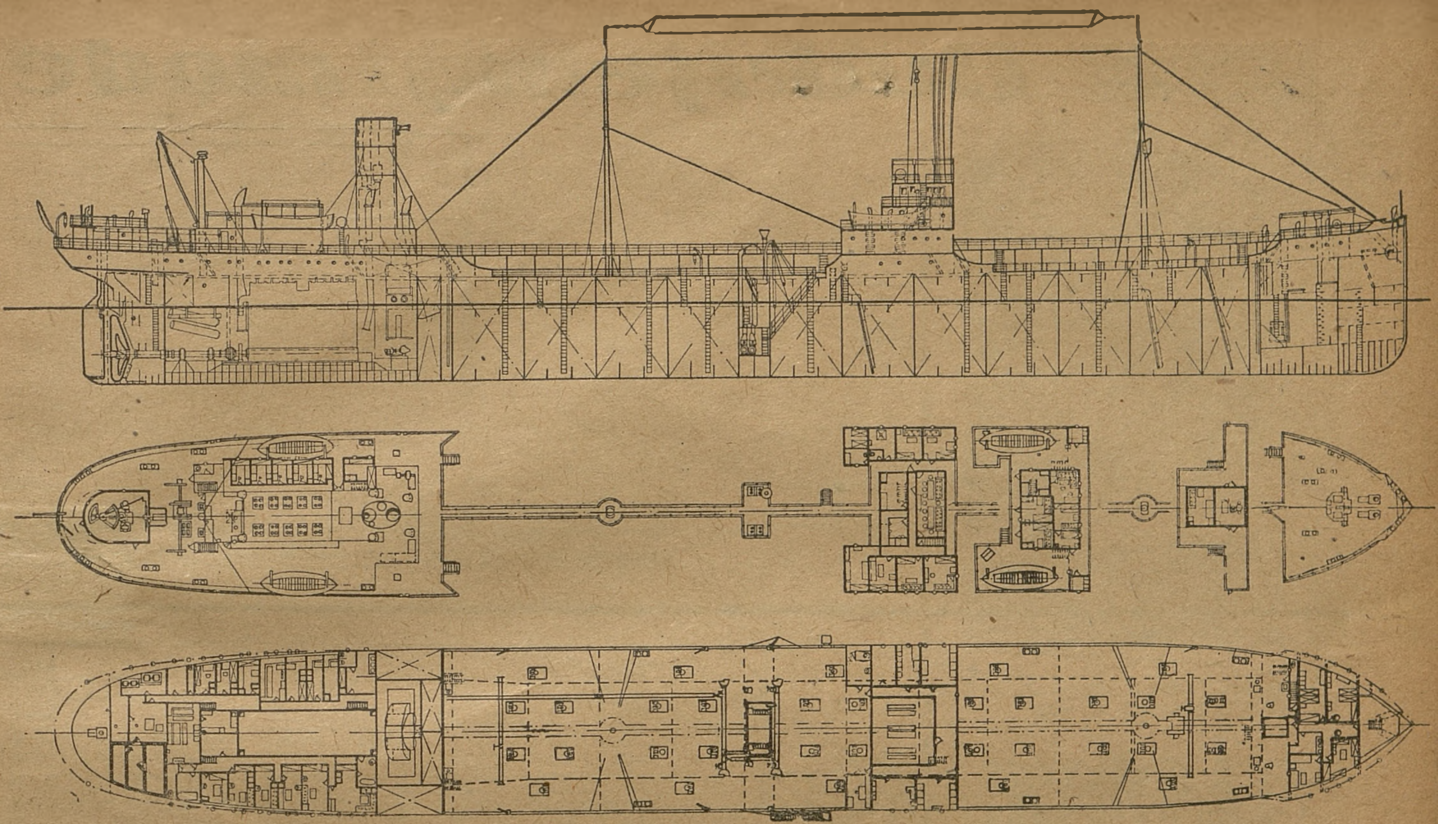
Któż o nim nie słyszał? Była to jedna z największych rewelacji ostatniej wojny. Szereg odmian i pochodnych tego wynalazku spełniało przeogromną rolę w zmaganiach pomiędzy Aliantami a Państwami Osi. To radar przyczynił się walnie do wygrania Bitwy o Anglię; to on był zmorą niemieckich U-botów; dzięki niemu unieszkodliwiono „Tirpitza", zatopiono „Schanhorsta" i szereg włoskich ciężkich krążowników. Radar umożliwił druzgocące bombardowanie niemieckiego przemysłu. Radar zmylił niemiecką obronę w momencie lądowania w Normandii. Radar stał się nieodzownym wyposażeniem każdego większego okrętu wojennego, każdego bojowego samolotu i każdej baterii artylerii przeciwlotniczej.

Minęła wojna i radar został z kolei wprzągnięty do służby dla Pokoju. Jednym z najwspanialszych jego zastosowań stała się odmiana zwana radarem

*) Skrót od ang. nazwy jednego z pierwszych wykrywaczy opartych na tej zasadzie: „RAdio Detection And Ranging".

Schemat zachowania się fal radarowych — napotkawszy na swej drodze przeszkodę wracają i uwidaczniają ją na ekranie (okrągły — u góry) w postaci świetlnej plamy odpowiedniego kształtu.





m/s „KARPATY" — nasz wielki zbiornikowiec (patrz na str. 55)

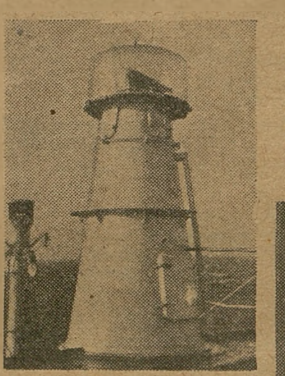
nawigacyjnym. Jest to prawdziwe oko Opatrzności widzące wokół wszystko w największej nawet mgle i ciemnościach. Pierwsze pomyślne próby zastosowania radaru w nawigacji czyniono jeszcze podczas wojny. W 1945 r. szereg państw zaczęło instalować aparaty radarowe na swoich jednostkach handlowych. Narazie tytułem próby. Ale próba dała wszędzie wyniki tak rewelacyjne, że z miejsca zaopatrzono w radar nawigacyjny wszystkie co cenniejsze i większe statki, szczególnie pasażerskie. Otrzymały więc radar kolosy „Queen Elizabeth" i „Queen Mary", dostał go również nasz „Batory".

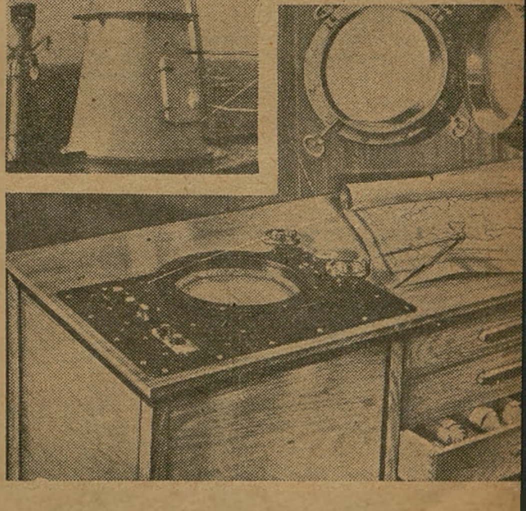
Na czym polega działanie radaru? — Otóż w razie potrzeby, np. podczas mgły, nadaje się ze statku impulsy radiowe o bardzo krótkiej długości fal i odpowiednio wysokiej częstotliwości. Impulsy te wysyłane są za pomocą specjalnej, umocowanej wysoko i stale obracającej się anteny, która niczym reflektor omiata przestrzeń wokół statku niewidzialnymi promieniami. Gdy wiązka impulsów napotyka na swej drodze jakiś przedmiot np. ląd, inny statek, górę lodową, boję itp. — odbija się, powraca i poprzez tą samą antenę dostaje się do aparatury odbiornika. Na okrągłym ekranie umieszczonym zazwyczaj w kabinie nawigacyjnej, przeszkoda zostaje uwidoczniona w postaci świetlnej plamki. Jednocześnie można obliczyć wielkość danego przedmiotu, jego położenie i dokładną odległość. W ten sposób, obserwując jedynie ekran radaru, można spokojnie podczas największej mgły kontynuować rejs w niebezpiecznych nawet i ciasnych cieśninach czy kanałach. Czujne „oko" radarowe na czas ostrzeże przed niebezpieczeństwem. Prócz tego naniesione na ekran zarysy lądu, boje etc. — pozwalają w każdej chwili na określenie własnego położenia. Przez zmniejszanie zasięgu wysyłanych promieni, można mniej odległe obiekty nanosić na ekran bardzo dokładnie. I odwrotnie, przez powiększanie zasięgu aż do maksymalnej odległości — otrzymuje się większą ilość istniejących ewentualnie wokół punktów z mniejszą nieco dokładnością. Posługując się jedynie radarem wchodzono już nawet do portów i cumowano przy odpowiednich nabrzeżach. Wadą radaru nawigacyjnego jest jedynie to, że nie wykazuje on przeszkód podwodnych np. mielizn i ukrytych pod powierzchnią wraków**).

Aparatura radarowa na statku handlowym składa się zasadniczo z czterech elementów. Pierwszym jest przetwornica, zainstalowana w maszynowni i mająca za zadanie dostarczanie energii elektrycznej właściwej aparaturze t. j. nadajnikowi i odbiornikowi. Zespół nadajnika z odbiornikiem znajduje się przeważnie w kabinie radiowej. Trzecim elementem jest paraboliczna, masywna antena obrotowa umieszczana zazwyczaj ponad pomostem nawigacyjnym lub na topie masztu. Ostatnia wreszcie część składowa radaru — to ekran wmontowany w sterówce lub kabinie nawigacyjnej. Na jego okrągłej tarczy uwidaczniają się impulsy świetlne — będące bezcennymi wskazówkami dla wachtowego oficera.

Przeszkodą w szybkim rozpowszechnianiu się radaru nawigacyjnego jest jego dość skomplikowana budowa i znaczna cena. Pomimo to coraz więcej statków posiada urządzenia radarowe, a stałe ulepszanie aparatury prowadzi zarówno do większej prostoty w jej budowie i obsłudze jak i do potanienia kosztów produkcji. Coraz bliższy jest moment, gdy radar będzie tak popularnym elementem wyposażenia statku handlowego jak obecnie radiostacja czy też sonda akustyczna. Wtedy żadna, najgorsza nawet mgła nie będzie kryła w sobie większych niebezpieczeństw dla żeglugi niż pogodny, słoneczny dzień. Radar — oko Opatrzności — będzie czuwać nad statkiem i załogą.

Jotem.



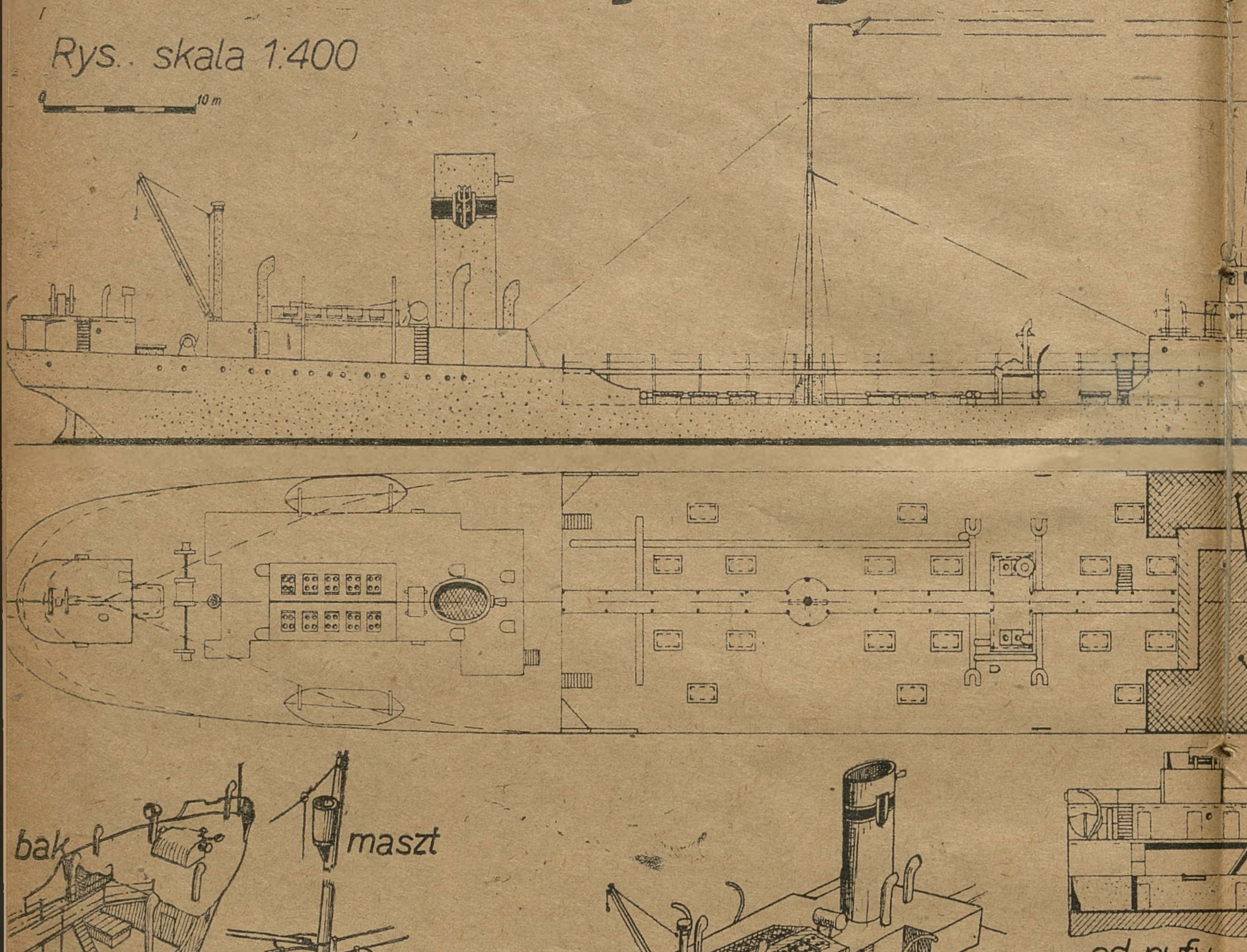


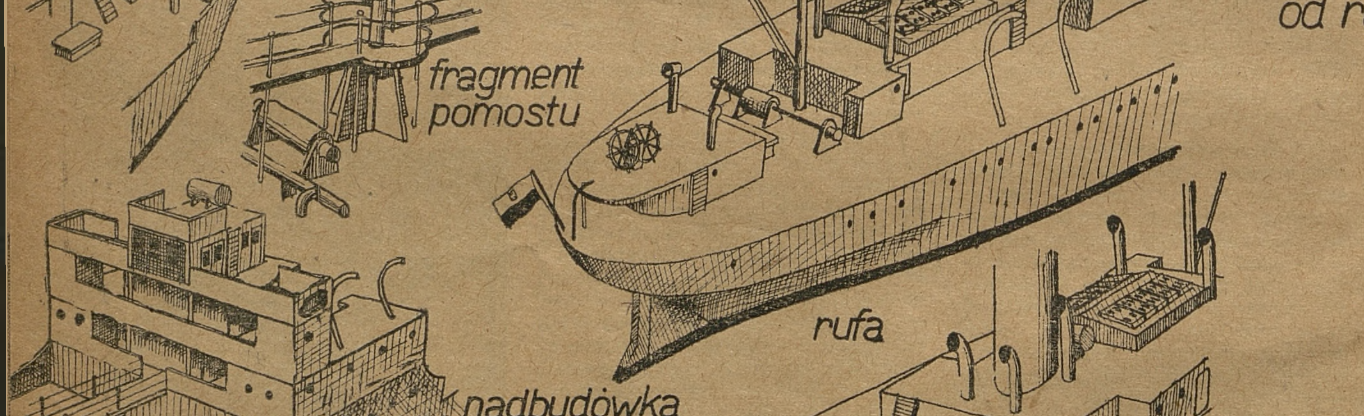
Obok: antena radar[u] zainstalowana na m/s „[Ba]tory". — U dołu: ek[ran] radaru w kabinie nawi[ga]cyjnej statku handlowe[go]

**) We flotach wojennych używana jest odmiana radaru zwana „Asdikiem", służąca do wykrywania obiektów podwodnych.

MODELARSTWO

Budujemy model





wido

M
b. r.). D
jak np. I

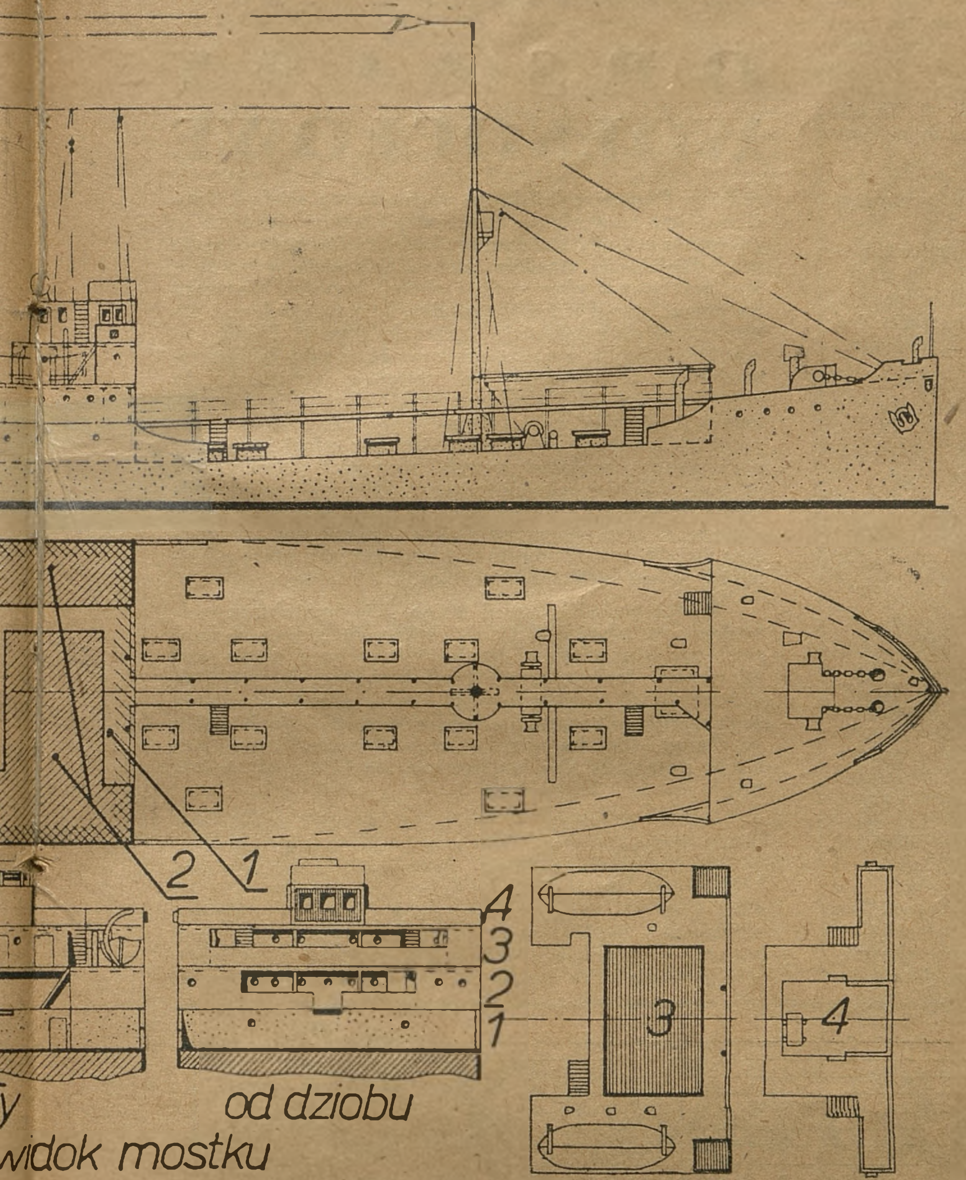
Nov
rurociągi
ną rzecza
go kszta
szpilką),
tra pona
dzwonko
Odcięt

nikaon z
grubego
kach, że
wrotnie.

A
Pokłady
cień drz
Odznaka
celofane
kład wr
prawej
Lewo bu
miniatur
wypadku

P
dwustrot
pociągan

m/s „KARPATY"



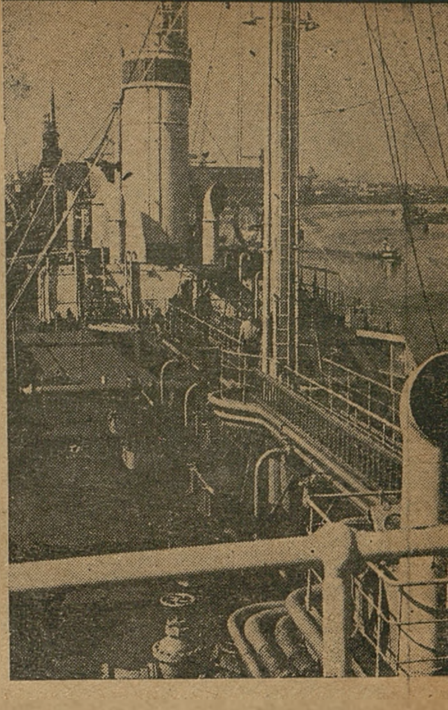
Model „Karpat" wykonujemy w ten sam sposób co „Gen. Waltera" („Żeglarz" nr. 2 z lutego . r.). Dotyczy to zarówno kadłuba jak i nadbudówek oraz takich wspólnych obu statkom szczegółów ak np. komin, trapy, omasztowanie, windy i bomy ładunkowe, kotwice etc.

Nowością będą tu — pomost ciągnący się ponad głównym pokładem z dziobu aż na rufę oraz urociągi. Pomost najlepiej jest wykonać z 1 mm sklejki wzgl. z tektury. Podpory ze szpilek. Waż ą rzeczą przy wykonywaniu pomostu jest zachowanie następującej kolejności: najpierw rysujemy je- o kształt na arkuszu sklejki, lub tektury, następnie robimy otwory na szpilki (najlepiej właśnie zpilką), a dopiero potem wycinamy. Przy montowaniu pomostu szpilki mogą sterczeć pół centyme- a ponad jego powierzchnię i służyć jako słupki relingu. Sam reling robimy z cienkiego drucika zwonkowego lub antenowego (ze względu na półokrągłe jego odcinki) okręcając go na szpilkach. odcinki proste relingu można wykonać również z jedwabnej nitki.

Rurociągi wykonujemy z grubego drutu, łącząc je przez lutowanie. Rury układamy na wspor- ikach z kawałków tektury, ok. 3 mm ponad pokładem. Podobnie jak rurociągi można wykonać z rubego drutu także i nawiewniki. Należy jednak pamiętać, tak przy rurociągach jak i nawiewni- ach, że najpierw trzeba drut wygiąć a następnie przeciąć w odpowiednich miejscach. Nigdy od- vrotnie.

A teraz malowanie. Kadłub wykonujemy szary, linię wodną zieloną. Nadbudówki — białe. Pokłady na rufie i baku, pokłady śródokręcia, przednią ścianę sterówki oraz pomost — naturalny od- ień drzewa (ołówkiem „robimy" poszczególne deski). Komin, bomy, nawiewniki i maszty — żółte. odznaka GAL na kominie — czerwono-biała. Okna kabin i sterówki (o ile nie wycięte i nie podlepione elofanem) — na czarno. Również na czarno malujemy windy ładunkowe i kotwiczną. Główny po- ład wraz z lukami zbiorników oraz rurociągami — wykonujemy stalowo-szary. Wewnętrzną stronę rawej osłony światła burtowego malujemy na zielono i umieszczamy w jej rogu zielony koralik. ewo burtny koralik — czerwony, (osłona również czerwona). Na dziobie biały napis „Karpaty" oraz niniaturowy herb Gdyni. Na rufie napis „Karpaty" — pod tym zaś nazwa portu macierzystego, w tym vypadku „Gdynia".

Przypominamy, iż model najlepiej jest robić w skali 1:200, czyli że plany trzeba powiększyć wielotnie. I jeszcze jedno — te fragmenty modelu, które mają zatrzymać naturalny kolor drzewa ociągamy po zakończeniu prac bezbarwnym lakierem.



M/s „Karpaty". Widok ze śródokręcia na główny pokład oraz rufę.

„KARPATY" nasz wielki zbiornikowiec

A więc przede wszystkim ZBIORNIKOWIEC nie zaś jak dotąd — tankowiec. „Zbiornikowiec" doskonale określa istotę statku do przewożenia ładunków płynnych i jest słowem polskim. „Tankowiec" zaś za bardzo przypomina niemiecki „Tanker".

Flota polska posiada trzy zbiornikowce. Największym z nich, oceanicznym są m/s „Karpaty", których rysunki techniczne znajdziecie na str. 53, a których model możecie z łatwością wybudować wg umieszczonych obok planów.

I z rysunków i z planów widać doskonale wszystkie charakterystyczne cechy typowego zbiornikowca: maszyna napędowa oraz pomieszczenia załogi maszynowej — na rufie, pomost dowódcy, sterówka, pomieszczenia oficerów pokładowych — na śródokręciu. W baku — załoga pokładowa i magazyny. Cała reszta kadłuba to szereg zbiorników — w tym wypadku po 11 głównych na każdej burcie i po 5 międzypokładowych. Do każdego zbiornika istnieje na głównym pokładzie osobny, niewielki właz. Mniej więcej w połowie długości statku znajduje się stacja pomp służąca do napełniania i opróżniania zbiorników. Do tego samego celu służą przeliczne rurociągi biegnące po pokładzie. Ponieważ burty załadowanych zbiornikowców bardzo nisko wystają ponad powierzchnię wody i przez to główny pokład jest narażony na zalewanie falami, od dziobu aż do rufy biegnie ponad pokładem specjalny pomost, ułatwiający załodze swobodne poruszanie się po statku. To jest to co najważniejsze. Resztę dośpiewajcie sobie sami oglądając rysunki i powyżej umieszczone zdjęcie. Charakterystykę „Karpat" znajdziecie w dziale „Polska Flota Handlowa" (odcinek 3).

ŻYCIE PORTÓW

OBSZARY WOLNOCŁOWE

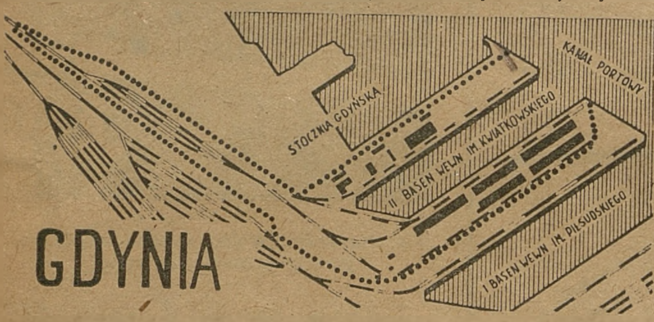
Jesteśmy w porcie gdyńskim. Maszerujemy za przewodnikiem wzdłuż nabrzeży, zapoznając się z tętniącą tu pracą. Od czasu do czasu napotykamy strażników, którym okazujemy naszą przepustkę. Obeszliśmy już port rybacki i węglowy, zwiedziliśmy nabrzeża basenu drobnicowego i nieco już zmęczni dochodzimy do Basenu Kwiatkowskiego. Wtem niespodziewana przeszkoda: drogę zagrodził nam wysoki płot z siatki drucianej. Za nim widzimy uzbrojonego strażnika celnego w zielonym mundurze.

— Czy to granica?

— Tak. Cały ten basen i część terenu portowego dookoła to już zagranica.

— Jak to być może — zapytacie ze zdumieniem — przecież jesteśmy w polskim porcie!

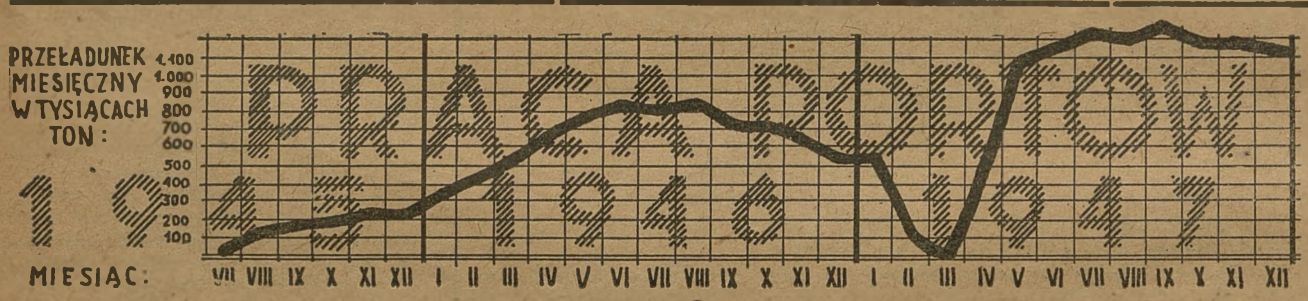
Zanim odpowiemy na to pytanie, postarajmy się znaleźć sposób na dostanie się do strzeżonego obszaru. Wędrując wzdłuż płotu dochodzimy do dużej bramy wjaz-



dowej, przy której zatrzyma nas znów strażnik celny. Nad bramą tablica: — „Obszar wolnocłowy". Nasza przepustka portowa nie wystarcza już tutaj. Chcąc dostać się na teren „obszaru" musimy uzyskać nową, podpisaną tym razem przez Urząd Celny. Wnętrze obszaru wolnocłowego nie różni się na zewnątrz niczym od innych części portu. Te same nabrzeża, dźwigi, hangary i magazyny. Brak tylko urzędników celnych, popularnie zwanych celnikami, stojących zwykle przy trapach (schodniach) statków w pozostałej części portu. Nie zauważymy ich również w magazynach i hangarach. Przeładunek odbywa się bez kontroli. Gdyby jednak ktoś chciał przewieźć pewną ilość towaru do wnętrza kraju lub odwrotnie, musi go oclić przy przekraczaniu bramy tak samo, jakby go przywiózł z zagranicy. Obszar wolnocłowy, zwany często strefą wolnocłową, jest taką właśnie „zagranica", naturalnie tylko w znaczeniu celnym. Państwo wydziela część swego obszaru spod działalności urzędów celnych, najczęściej w portach, aby przyciągnąć obce statki i obcych kupców. Mogą oni na terenie strefy wolnocłowej dowolnie manipulować towarami, przeładowywać je, przepakowywać, dzielić na mniejsze ładunki, a nawet przetwarzać w zakładach przemysłowych. Towar może być następnie wywieziony do innych portów bez żadnych formalności celnych. Dozwolone jest również w niektórych wypadkach przesyłanie partii towaru drogą lądową bez odprawy celnej za granicę przy pomocy zaplombowanych wagonów, strzeżonych przez urzędników celnych (tranzyt). Wszystkie te udogodnienia przyczyniają się do wzrostu ruchu statków i obrotów portu, oraz pomnażają majątek narodowy, przynosząc dewizy za usługi portowe i transportowe, pracę robotników, usługi maklerów, spedytorów i kupców.

Polska posiadała przed wojną światową obszar wolnocłowy w Gdyni (od 1934), który nie zawsze spełniał swoje zadanie, gdyż wobec wielkiego ruchu w porcie, pełnił również funkcje czysto przeładunkowe. W ostatnich dopiero latach przedwojennych, wobec stworzenia giełdy bawełnianej, rozpoczął m. inn. rozprowadzanie bawełny na obszarze Bałtyku oraz do Czechosłowacji, Węgier i Rumunii, stwarzając tym konkurencję dla Liverpoolu i Bremy.

Mimo zniszczeń i trudności natury technicznej, obszar wolnocłowy w Gdyni został odbudowany i ma być w lecie tego roku otwarty. Równocześnie uruchomiona będzie strefa wolnocłowa w Gdańsku, istniejąca już od roku 1899, nie przejawiająca jednak do wojny większej działalności. Bardzo ważnym było by również stworzenie obszaru wolnocłowego w Szczecinie (istniał do wojny), a to ze względu na możliwość dalszego tranzytu Odrą do



Poniżej zamieszczamy dane cyfrowe ilustrujące pracę polskich portów w latach 1945-47. Nie zaopatrujemy tego żadnym komentarzem. Wymowa cyfr jest jasna i prosta. Należy tylko umieć je czytać.

OBROTY TOWAROWE

portów: Gdynia, Gdańsk, Szczecin, Ustka od 1945 do 1947 r. w tysiącach ton.

Miesiąc	Gdynia	Gdańsk	Szczecin	Ustka	Razem*)
Rok 1945					
Lipiec	8,4	10,3	—	—	18,7
Sierpień	74,4	27,4	—	—	101,8
Wrzesień	105,3	53,8	—	—	159,1
Październik	116,1	77,5	—	—	193,6
Listopad	129,9	96.1	—	—	226,0
Grudzień	129,1	8[illegible]	—	—	217,9
Razem	563,2	353,9	—	—	917,1
Rok 1946					
Styczeń	162,3	163,7	—	—	326,0
Luty	180,3	222,1	—	—	402,4
Marzec	267,3	266,9	—	—	534,2
Kwiecień	335,2	315,4	—	—	650,6
Maj	392,1	382,6	—	—	775,7
Czerwiec	418,0	419,4	0,5	—	837,9
Lipiec	338,7	462,5	—	—	801,2
Sierpień	416,2	420,0	2,8	—	839,0
Wrzesień	352,5	354,6	7,0	—	714,1
Październik	341,5	353,2	13,0	—	707,7
Listopad	293,6	347,5	13,0	—	654,1
Grudzień	244,9	288,3	8,3	—	541,5
Razem	3.743,6	3.996,2	44,6	—	7.784,4
Rok 1947					
Styczeń	258,2	282,8	0,9	—	541,9
Luty	94,2	47,5	—	—	141,7
Marzec	3,9	0,2	—	—	4,1
Kwiecień	274,3	170,7	4,8	—	449,8
Maj	522,8	508,9	57,3	—	1.089,0
Czerwiec	508,0	581,8	60,1	4,1	1.154.0
Lipiec	540,9	604,6	56,5	17,7	1.219,7
Sierpień	499,2	599,3	80,8	21,2	1.200,5
Wrzesień	496,5	629,6	91,7	30,9	1.248,7
Październik	490,9	561,5	102,8	36,2	1.191,4
Listopad	482,5	542,6	131,0	31,2	1.187,3
Grudzień	494,8	493.8	140,5	19,7	1.148,8
Razem	4.666,2	5.023,3	726,4	161,0	10.576,8

Czechosłowacji i Węgier. Projekty są w stadium opracowywania.

A teraz trochę historii. Obszary lub strefy wolnocłowe zwane za granicą „freezone“, „freihafenviertel“, „frihamn“ i t. d., powstały z dawnych wolnych portów (freeport, freihafen). Były to niezależne wielkie porty leżące na ważnych drogach handlowych i zajmujące się pośrednictwem w rozprowadzaniu towarów, szczególnie surowców i wyrobów kolonialnych. Wykorzystywały one bariery celne pomiędzy wielką ilością państewek, jakie istniały aż do 20-go wieku i ściągały do siebie kupców, nie krępując ich żadnymi przepisami celnymi. W miarę tworzenia się większych państw, wolne porty zostały przez nie wchłonięte. Ponieważ korzyści nieskrępowanego przepisami celnymi handlu były znaczne, utworzono obszary



wolnocłowe. Spotykamy ich najwięcej w Europie, mniej w Ameryce i innych częściach ziemi, ze względu na odmienne ustawodawstwo celne. Obszary wolnocłowe różnią się niekiedy przepisami wewnętrznymi. Niektóre z nich nie pozwalają naprzykład na powstawanie przedsiębiorstw przemysłowych (Brema, Barcelona, Genua, Triest i t. d.), prowadzenie handlu detalicznego i t. p.. Pewną odmianą obszarów wolnocłowych są magazyny tranzytowe (lub wolnocłowe), które mogą znajdować się w każdym miejscu portu. Służą one przeważnie do zaopatrzenia statków w artykuły pierwszej potrzeby, szczególnie w żywność i są strzeżone przez specjalne posterunki celne.

Fr. Wierzbicki

W roku 1945 weszło do Gdyni 531 statków o łącznej pojemności 436,1 tys. NRT — do Gdańska — 356 statków o pojemności 310 tys. NRT. Przyjechało drogą morską 41.118 osób — wyjechało 777 osób. Reprezentowane były bandery 9 państw: szwedzka, norweska, fińska, duńska, sowiecka, angielska, amerykańska, aliancka „C“ i polska.

W roku 1946 weszło do Gdyni 2.464 statków o łącznej pojemności 2.349 tys. NRT — do Gdańska — 2.017 statków o pojemności 2.430,9 tys. NRT, i do Szczecina — 215 statków o pojemności 118,6 tys. NRT. Przyjechało ogółem drogą morską 136.931 osób. Wyjechało 48.995 osób. Żywca przywieziono do portów polskich 338.433 sztuk.

Reprezentowane były bandery 11 państw: szwedzka, duńska, amerykańska, norweska, polska, fińska, angielska, sowiecka, kanadyjska, francuska i holenderska.

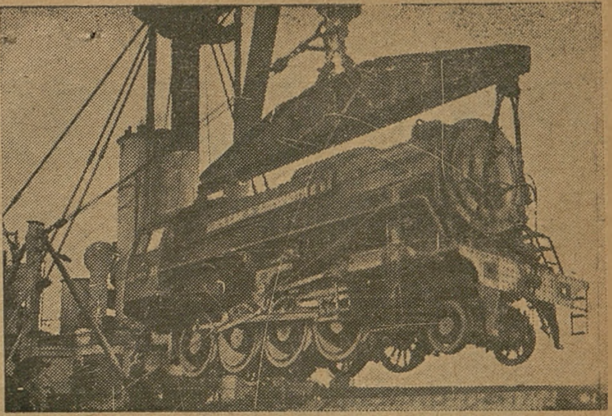
W roku 1947 weszło do Gdyni 2.479 statków o łącznej pojemności 2.432,4 tys. NRT, — do Gdańska — 1.890 statków o pojemności 2.067,2 tys. NRT., do Szczecina 1.182 statki — o pojemności 416,4 tys. NRT. i do Ustki 477 statków o pojemności 73,1 tys. NRT. Przyjechało ogółem drogą morską 73.622 osób, wyjechało 14.107 osób. Przywieziono żywca — do Gdyni — 39.800 sztuk, do Gdańska — 44.200 sztuk, do Szczecina — 13.400 sztuk.

Reprezentowanych było 21 bander: szwedzka, duńska, amerykańska, norweska, polska, fińska, angielska, sowiecka, kanadyjska, francuska, holenderska, grecka, panamska, włoska, szwajcarska, belgijska, peruwiańska, turecka, libańska, Wysp Owczych i islandzka.

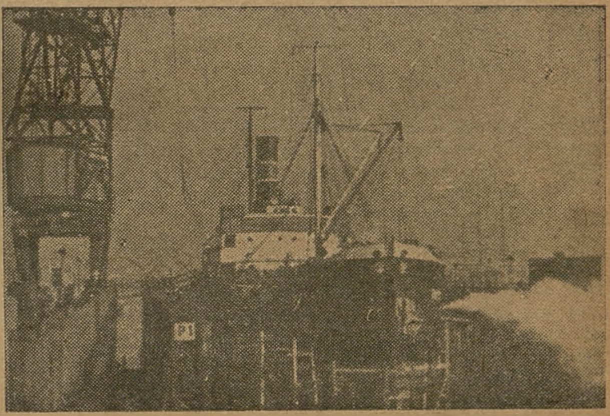
A. Sladowski

---

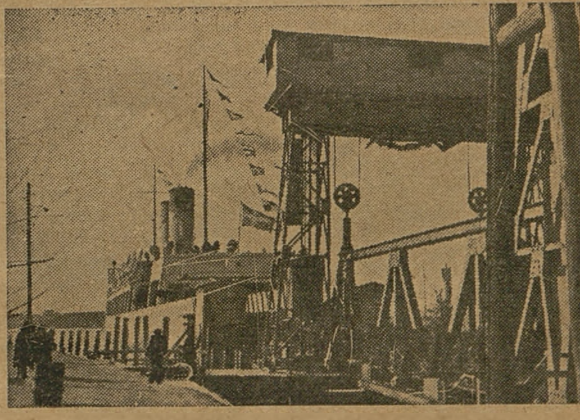
*) Wzrost miesięcznych przeładunków wszystkich portów polskich, wyszczególnionych w rubryce „razem“ — jest odtworzony graficznie przy pomocy wykresu na winiecie tytułowej. Gwałtowny spadek obrotów w lutym i marcu 1947 spowodowany był niezwykle ciężką zimą, która zablokowała porty. Od maja 1947 miesięczny przeładunek przekracza stale milion ton.



W lutym b. r. pięć naszych czynnych portów przeładowało wspólnie 954.880 ton towarów (w styczniu b. r. przeładowano ogólnie 1.032.472 tony). Największe przeładunki miał w mies. sprawozdawczym Gdańsk, przez który przeszło 415.611 ton, dalej Gdynia — 385.591 ton, Szczecin wraz z Świnoujściem — 109.341 ton, Ustka — 35.811 ton oraz Darłowo — 8.536 ton. W wywozie dominował jak zwykle węgiel, w ramach importu otrzymaliśmy szereg drogocennych artykułów, przyrządów, maszyn, środków transportowych — m. inn. kilka transportów lokomotyw, zakupionych w Stanach Zjedn. Na zdjęciu wyładunek parowozów w porcie gdyńskim.

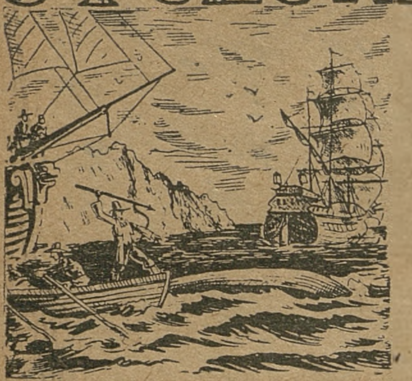


3 kwietnia odbędzie się na Stoczni Gdańskiej uroczystość położenia stępki pod pierwszy statek handlowy budowany po wojnie w kraju. Obok intensywnych prac związanych z budową nowych statków oraz odbudową wraków — Zjednoczone Stocznie Polskie przeprowadzają stale szereg bieżących remontów obejmujących zarówno jednostki naszej floty handlowej jak i statki zagraniczne. Zdjęcie przedstawia s/s „Rataj“ na doku w Stoczni Gdyńskiej.



W lutym zmieniona została trasa komunikacji bezpośredniej na szlaku kolejowym Sztokholm — Warszawa. Popularne promy kolejowe — „Starke“, „Drottning Victoria“ oraz „Konung Gustaw V“ — przestały zawijać do Gdyni. Uruchomiono natomiast nową przystań dla promów zbudowaną koło Świnoujścia w miejscowości Warszewo. Przystań ta nosi nazwę Odra-Port. Dzięki powyższej zmianie czas przebiegu promów kolejowych pomiędzy Polską a Szwecją został bardzo znacznie skrócony. Na zdjęciu fragment przystani Odra-Port z promem „Starke“ na drugim planie.

O POŁOWACH WIELORYBÓW



W ostatnich dniach ukazała się w sprzedaży niezwykle interesująca książka Józefa Teresińskiego p. t. „Wieloryby i wielorybnictwo". Książka wydana nakładem Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni zawiera 128 stron i szereg ciekawych ilustracji. Kosztuje 420 zł.

Poniższy artykuł jest rodzajem przynęty dla Czytelników. Ma ich zaciekawić i nakłonić do uzupełnienia posiadanych o wielorybnictwie wiadomości przez zapoznanie się z pożyteczną książką Teresińskiego.



Broń Panie Boże twierdzić na lekcji biologii, że wieloryb jest rybą! Dwója murowana. Wbrew nazwie, Kolego, wieloryb rybą nie jest. Jest ssakiem. Mało tego — jest największym zwierzęciem jakie kiedykolwiek żyło na naszym globie. Jak twierdzą uczeni, waga różnych „przedpotopowych" mamutów i innych dinosaurów dochodziła najwyżej od 30 do 40 ton. Wieloryb z gatunku płetwali błękitnych waży sobie przeciętnie 100 ton, a czasami dochodzi do 160. Nieźle, co? Chcesz sobie lepiej wagę taką wyobrazić? Pomyśl zatem, że przeciętny płetwal to tyle samo co 25 słoni wzgl. 150 wołów. No!

I teraz dalej — postaraj się uzmysłowić sobie, że takie potężne cielsko porusza się w wodzie zgrabnie i względnie szybko. Jako organ ruchu służy wielorybowi niezwykle silny ogon. Ogon służy również do obrony. Oho! — iluż to dzielnych myśliwców poszło na dno wraz z potrzaskanymi przez broniącego się wieloryba łodziami. Były to co prawda dawne czasy — ale wówczas polowanie na wieloryby kryło w sobie tak wiele emocji i prawdziwej, męskiej przygody!

Wyobraź sobie Kolego statek, wyprawiający się w XVII wieku na połów wielorybów. Nie uśmiechaj się kpiąco — na takich 300-tu tonowych, trzydzieści parę metrów długich, drewnianych żaglowcach pływali wówczas ludzie ze stali. Podobne łupinki, a nawet grubo mniejsze, odkrywały lądy i kontynenty.

Ale oto wypływa z portów macierzystych wyprawa wielorybnicza — cała flota żaglowców. Na każdym statku 30—40 ludzi i 4—7 szalup myśliwskich. Zapasów żywności na długie miesiące. Kierunek — Północ! Wody otaczające wyspę Szpicberg obfitowały niegdyś w tysiące wielorybów. Był to raj dla odważnych myśliwców. Niestety, dziś zwierzęta te są na Północy prawie doszczętnie wytępione.

Właśnie czujka umieszczona na maszcie spostrzegła z daleka wysoki na kilka metrów słup pary, podnoszący się z powierzchni wody. To wieloryb wypłynął z głębin, by odetchnąć świeżym powietrzem. Wiatr przynosi z oddali charakterystyczny świst jego oddechu. Statek zatrzymuje się czym prędzej.

— Szalupy na wodę!

Cichutko, ostrożnie skradają się łodzie myśliwskie do zdobyczy. Na dziobie każdej — harpunnik — stary, wytrawny fachowiec — trzyma w pogotowiu ciężki harpun, osadzony na długim drzewcu. Za nim „linowy" klaruje pośpiesznie zwoje cienkiej, długiej linki, umocowanej jednym końcem do harpuna. Wioślarze wiosłują szybko — lecz bezszelestnie, a sternik baczy z rufy, by zajść zwierzę od dogodnej strony.

Pierwsza, najszybsza łódź dotarła już do wieloryba na kilka zaledwie metrów. Teraz! — Szybki zamach — i harpun wbija się ze świstem w grzbiet zwierzęcia! Szerokie końce nie pozwolą mu wyślizgnąć się z rany. To nic, że wieloryb już umknął w głębinę i tylko bulgocząca woda wskazuje na miejsce, gdzie się zanurzył. Mocna linka łączy go teraz z szalupą miotaną na wszystkie strony. Żeby tylko liny starczyło i żeby wytrzymała! — Zwierzę musi przecież w końcu wypłynąć, by zaczerpnąć powietrza!

Rzeczywiście — zmęczony olbrzym ukazuje się po kilkunastu minutach. Chce oddychać, lecz mu nie dają. Otacza go zaraz rój szalup i lecą dalsze harpuny. Już nie jedna, ale kilka lin trzyma go na uwięzi. Szamocąc się, coraz częściej wypływa na powierzchnię. Brak mu tchu! Ogon wali wściekle o fale — biada łodzi, która nawinie się w jego pobliże!

Teraz nadchodzi najbardziej emocjonujący moment. Trzeba zbliżyć się niespostrzeżenie tuż — tuż do rannego olbrzyma i dobić go długą lancą.

— Uważaj sterniku! Jeden nieopatrzny twój ruch, a z szalupy będą drzazgi.

— O! — sternik zna swój fach! I harpunnik też. — Ostrą lancę wbija nieomylnie aż po serce!

Zwierzę nieruchomieje. Tłuszcz i powietrze w płucach utrzymują je na powierzchni. Łowy skończone szczęśliwie!

— Hej, gdzie statek?!

Już się zbliża powoli. Wieloryba trzeba teraz umocować wzdłuż burty i brać się co prędzej do pracy. Póki morze spokojne!

„Wycinacz tłuszczu" z pomocnikami wycina specjalnymi nożami połcie tłuszczu, inni transportują je na pokład, jeszcze inni ładują do beczek. Trzeba się spieszyć, bo idzie wiatr! — Teraz jeszcze tylko cenny fiszbin — i można płynąć dalej. Mięsem niech się ryby pożywią — kto by je brał!

Jeszcze wiele pustych beczek jest w ładowniach. Trzeba je zapełnić tłuszczem przed końcem sezonu. Może uda się upolować choć ze trzy wieloryby?!

Tak było kiedyś. A dziś?

Dziś, Kolego, na wyprawy wielorybnicze, hen pod Biegun Południowy wypływają ogromne statki - fabryki o 20 do 30.000 BRT. Każdemu z nich towarzyszy 4—10 statków myśliwskich. Skład ekspedycji — 200 do 400 ludzi. Zaokrętowany na statku - przetwórni wodnopłatowiec wypatruje wieloryby i przez radio kieruje statkami myśliwskimi. Statek zbliża się ostrożnie do zdobyczy i w dogodnym momencie oddaje strzał z umieszczonego na dziobie działka harpunniczego. Ciężki, stalowy harpun wypchnięty mocą sprężonego powietrza leci ku celowi rozwijając za sobą linę. W chwili, gdy wbija się głęboko w ciało zwierzęcia — następuje eksplozja materiału wybuchowego, umieszczonego w przedniej części harpuna. Jeśli ten pierwszy strzał nie zabije wieloryba — następuje krótka walka, w której wieloryb nie ma żadnych szans. Ciągnąc za sobą statek (!) — olbrzym zanurza się w wodę i próbuje uciekać. Ale lina trzyma dobrze, i gdy zwierzę dla zaczerpnięcia powietrza wypływa ponownie na powierzchnię — otrzymuje następny pocisk. Jeśli to nie wystarczy — jeszcze jeden! — Wystarczyło!

Ba, ale wyobraź sobie Kolego, że i ten sposób polowania okazuje się obecnie przeżytkiem. Znacznie szybciej i łat-

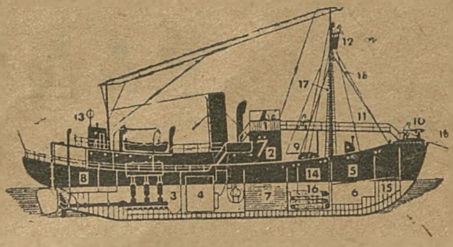
Najważniejsze gatunki wielorybów w porównaniu z człowiekiem. Od lewej — płetwal błękitny, finwal oraz kaszalot.



wiej zabija się wieloryby przez porażenie prądem elektrycznym. Wtedy jeden pocisk wystarcza — spleciony z liną kabel przewodzi prąd i... już!.

Zwykle holując za sobą po kilka upolowanych wielorybów, wracają wieczorem statki myśliwskie do bazy — statku — przetwórni.

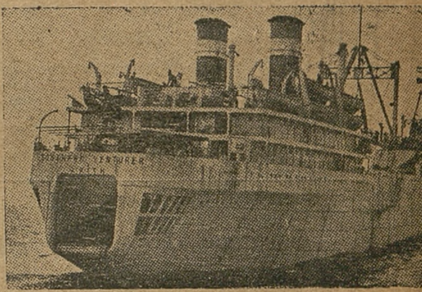
Po specjalnej, wygodnej pochylni na rufie wciąga się wieloryby mechanicznymi windami na pokład. Całkowicie zmechanizowana praca wre tu szybko i sprawnie. Olbrzymie kotły rotacyjne służą do wytapiania oleju, inne urządzenia olej ten oczyszczają i uszlachetniają. Do składowania posiada statek obszerne zbiorniki. Osobne kotły służą do gotowania mięsa wielorybów na konserwy i wydobywania ekstraktów mięsnych. Zakłady masarskie na pokładzie zdolne są przerobić 15 ton mięsa na godzinę. Potężne piły mechaniczne tną kości, z których później w specjalnych urządzeniach produkuje się mączkę kostną. Z odpadków mięsa wytwarzana jest mączka mięsna. — Człowieku, ani się nie spostrzegłeś, jak z potwornego cielska wciągniętego przed kilkunastu minutami na pokład nic nie pozostało do wyrzucenia. Dosłownie nic! Każda cząstka została wykorzystana! — W ten sposób statek —



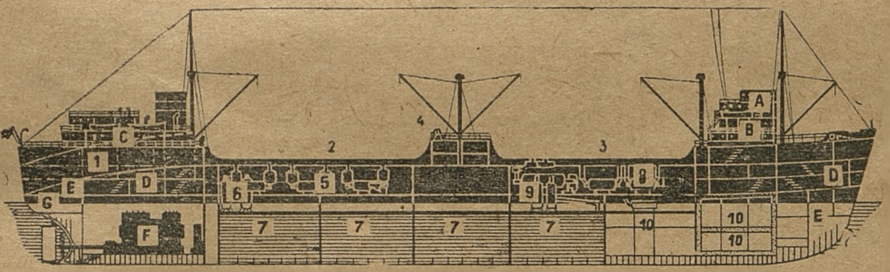
Przekrój typowego wielorybniczego statku myśliwskiego. Tonaż ok. 350 BRT, długość ok. 40 metrów, moc maszyn 1400 — 1700 KM, szybkość 14 1/2 węzła, załoga 14 ludzi, 1 — pomost kapitański, 2 — messa, 3 — maszynownia, 4 — kotłownia, 5 — pomieszczenia załogi, 6 — prowiant, 7 — bunkier (ropa), 8 — pomieszczenia oficerów, 9 — winda, 10 — działko harpunnicze, 11 — kładka ułatwiająca komunikację pomiędzy pomostem a działkiem (kapitan jest zwykle harpunnikiem), 12 — wyżka obserwacyjna. 13 — antena radiopelengatora, 14 — ładownia, 15 — woda do picia, 16 — amortyzator sprężynowy dla złagodzenia szarpania przez wieloryby liny harpunniczej, 17 — lina amortyzatora podtrzymująca na bloku linę harpunniczą, 18 — lina harpunnicza.



Wycinanie tłuszczu z wieloryba na pokładzie statku-przetwórni.



Widok statku-przetwórni wielorybniczej od strony rufy. Widoczny wyciąg służący do wciągania upolowanych zwierząt na pokład.



Przekrój typowego statku-przetwórni wielorybniczej. Tonaż od 10—20 tys. BRT, długość do 200 metrów, moc maszyn ok. 5—8 tys. KM, szybkość ok. 10—14 węzłów, załoga 200—400 ludzi. A — sterówka, kabina nawigacyjna, radiostacja, pomieszczenie kapitana; B — pomieszczenia oficerów pokładowych; C — oficerowie maszynowi; D — załoga i obsługa fabryki; E — magazyny; F — maszyny napędowe; G — maszynka sterowa; 1 — wyciąg (slip) dla wielorybów; 2 — tylny pokład rzeźniczy; 3 — przedni pokład rzeźniczy; 4 — windy do wyciągania wielorybów na pokład; 5 — kotły rotacyjne do topienia tłuszczu wielorybiego; 6 — aparaty do oczyszczania oleju; 7 — zbiorniki na olej; 8 — wytwórnia konserw mięsnych i ekstraktów; 9 — fabryka mączki kostnej i mięsnej; 10 — pomieszczenia na mączkę i konserwy.

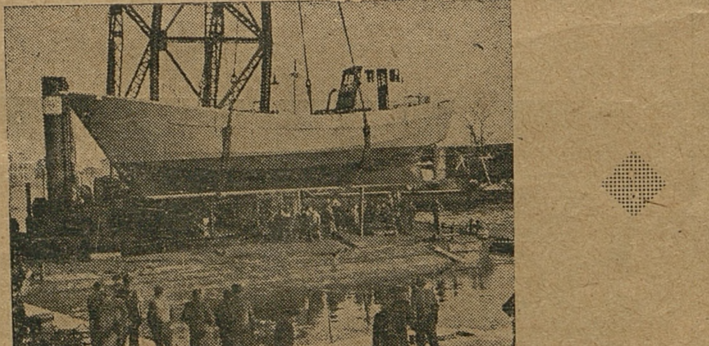
przetwórnia zdolny jest przerobić w ciągu dnia do 30 wielorybów, czyli jednego wieloryba odpowiadającego wadze 150 wołów w ciągu 50 minut. Niezgorzej, co?!

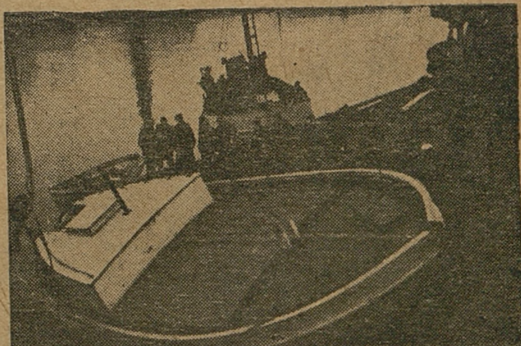
Wydajność przeciętnej przetwórni pływającej w ciągu 3½ miesięcznego sezonu wynosi ok. 10.000 ton oleju, 2—3000 ton mączki kostnej i mięsnej, 200—300 ton estraktów mięsnych oraz ok. 5.000 ton konserw mięsnych, nie licząc szeregu innych produktów. Floty wielorybnicze wszystkich biorących udział w połowach państw osiągają wyniki wprost fantastyczne — ilość zwierząt zabitych w ciągu jednego sezonu liczona jest na dziesiątki tysięcy.

Biedne wieloryby!.

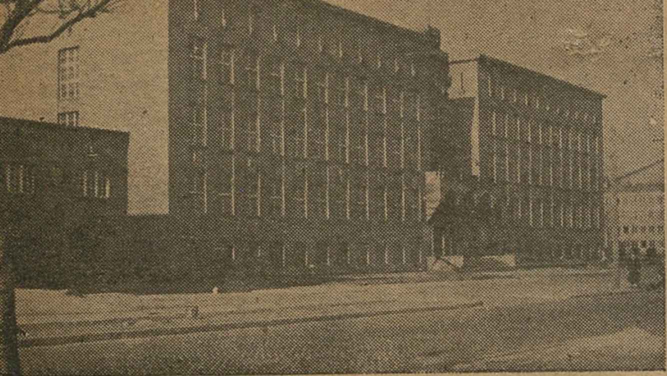
J. M.

PROTOTYPY NOWYCH JEDNOSTEK RYBACKICH

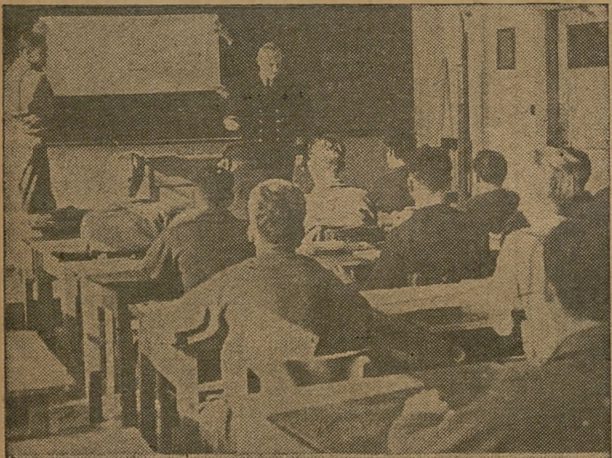




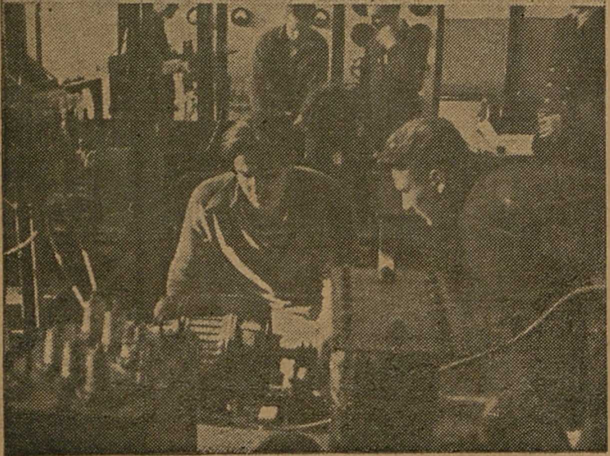
Wspomnieliśmy już na łamach naszego pisma o budowie na Stoczni Gdańskiej stalowych, całkowicie spawanych kutrów rybackich, oraz o pracach prowadzonych w Ustce nad specjalnym kutrem łososiowym skandynawskiego typu („Żeglarz" nr. 7 oraz 8—9/47). Zarówno kuter łososiowy budowany na prywatne zamówienie jak i pierwszy z serii kutrów stalowych, przeznaczonych dla Tow. Połowów „Arka" — znajdują się już na wodzie. Lewe z powyższych zdjęć przedstawia właśnie opuszczenie na wodę przy pomocy dźwigu pływającego — kutra stalowego, prawe — chwilę spuszczania na wodę kutra łososiowego. Obecnie obydwa te prototypy znajdują się już w eksploatacji, przy czym poddawane są ostremu egzaminowi, który wykaże ich zalety i ewentualnie wady.



Zdjęcia do niniejszego reportażu wykonali:
Edmund Zdanowski i Andrzej Pluciński.







MORZE I MY

PAŃSTWOWA

Do dzisiejszego dnia twierdzę uparcie, że wszystkiemu winna moja nauczycielka francuskiego. To ona uparła się, że mi na półrocze postawi murowaną dwóję, jeśli nie sprawię sobie okularów. Chodziło o to, że ze swojej ławki nie bardzo widziałem co pisano na tablicy i gdy przychodziło do odczytywania wzgl. przepisywania — wychodziły mi bzdury. Na pierwszą zaś ławkę przesiąść się nie chciałem za żadną cenę. Cóż to ja prymus czy lizuz? Nie mógłbym ani grać w „szewca" z sąsiadem, ani rysować dowoli wspaniałych okrętów i map wysp nieznanych z ukrytymi przemyślnie skarbami. Więc Madame postawiła sprawę na ostrzu noża, a przelękniona rodzinka siłą zawiozła mnie do okulisty, sprawiła „rower" na nos... i już.

Z miejsca skończyły się moje sny o morzu, pływaniu, o Szkole Morskiej. Okularnik — marynarzem? Tego jeszcze u nas w Polsce nie było! Piękny, ilustrowany prospekt Szkoły Morskiej, studiowany uparcie od deski do deski na każdej co nudniejszej lekcji — poszedł w kąt! Bo i po co psuć sobie krew?.

Tak to w trzeciej klasie gimnazjum im. Długosza we Włocławku zakończyła się w zalążku moja morska kariera.

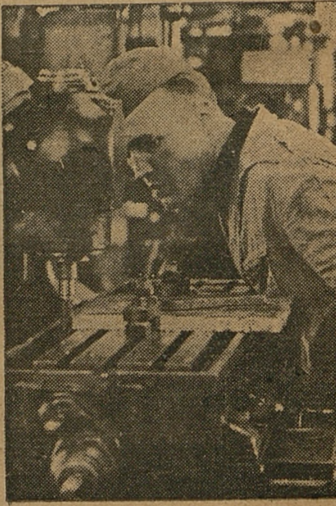
Ach Madame, Madame!

Po co ja to wszystko piszę? — Po to, że żałość ogromna we mnie wezbrała i muszę ją jakoś wyładować: byłem przed kilku dniami w tej wymarzonej ongiś Szkole Morskiej. Chodziłem po salach, oglądałem, przysłuchiwałem się wykładom, obserwowałem zajęcia — i kląłem swój los okularnika.

OBJAŚNIENIA DO ZDJĘĆ (kolejno od lewej):

1. **Widok ogólny głównego gmachu Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni przy ulicy Czerwonych Kosynierów 83.**
2. **Fragment wykładu o okrętowych silnikach spalinowych prowadzonego przez wybitnego specjalistę w tej dziedzinie, inspektora nauk PSM — inż. W. Komockiego.**
3. **Fizyka — to jeden z najważniejszych przedmiotów w gdyńskiej Szkole Morskiej. Na zdjęciu — zajęcia w gabinecie fizycznym pod kierunkiem prof. Wł. Strzeleckiego.**
4. **Uczniowie trzeciego kursu PSM podczas doświadczeń w pracowni elektrotechnicznej.**
5. **Praktyczne modele ułatwiają zrozumienie skomplikowanych nieraz mechanizmów. Uczniowie pierwszego kursu demonstrują na modelu działanie nowoczesnego silnika spalinowego.**
6. **Przyszli oficerowie mechanicy-okrętowi muszą nie tylko być mocni w teorii ale muszą posiadać także praktyczną**





SZKOŁA MORSKA W GDYNI

Już sam szary, miły gmach Szkoły Morskiej w Gdyni, wzbudza podziw swą okazałością. Wewnątrz — widne szerokie korytarze, ogromne jasne sale, wywoskowane parkiety — czysto, przyjemnie. Wszędzie pełno precyzyjnych modeli, przekrojów statków i silników okrętowych, fragmentów kadłubów i osprzętu. Chodzi się jak we śnie: oto pyszna aula, marmurem wykładana; oto obszerne, niezliczone sale wykładowe; oto audytorium do wykładów ilustrowanych doświadczeniami lub przezroczami; gabinety — fizyczny, chemiczny; pracownia elektrotechniczna, wielka sala gimnastyczna i Bóg wie ile jeszcze pomieszczeń, a wszystkie sympatyczne i luksusowo wyposażone. Długim korytarzem wędrujemy do oddzielnej części internatowej. I tutaj wszystko lśni od czystości — niewielkie, słoneczne pokoje sypialne, umywalnie, klub, świetlica, czytelnia, biblioteka, ogromna jadalnia i kuchnia z baterią kotłów buchających parą, z piekarnikami elektrycznymi, wirówkami, chłodnią i zapachem tak smakowitym ze hej!

Są też bogate gabinety lekarski i dentystyczny, izba chorych, a w podziemiach natryski i wykładany kaflami basen o wodzie zielonej, mieniącej się jak brokat. W wielkiej hali poza głównym gmachem mieszczą się warsztaty szkolne — hala obrabiarek, ślusarnia, kuźnia wraz ze spawalnią oraz stolarnia.

Taka jest Szkoła — luksusowa, bogata, czysta i przede wszystkim wcale nie napuszona ani ponura, przeciwnie — słoneczna i miła. To chyba jej największa zaleta.

Profesorowie, wychowawcy i instruktorzy — stanowią grono oddanych sprawie, przeważnie od wielu już lat ze Szkołą związanych doświadczonych pedagogów i fachowców. Dyrektorem jest inż. mgr. Antoni Garnuszewski — jeden z najwybitniejszych specjalistów żeglugowych jakich posiadamy.

No a uczniowie? Od 1920 roku t. j. od chwili założenia Szkoły, która wtedy jeszcze mieściła się w Tczewie, wyszło z murów tej uczelni kilkanaście roczników oficerów-nawigatorów i oficerów-mechaników. Kapitanowie i obsada oficerska naszej floty handlowej to obecnie prawie bez wyjątku absolwenci Szkoły Morskiej. Liczni byli uczniowie PSM zajmują w chwili obecnej wybitne stanowiska w naszej żegludze, handlu morskim i administracji portów. Obszerna jest również lista tych wychowanków Uczelni, którzy zginęli w walce z morzem i w walce z najeźdźcą podczas minionej wojny.

Dziś, tak jak przed laty, kipią życiem mury Szkoły morskich wilków. Codzienny, szary mozół — wykłady, stopnie, klasówki, egzaminy, fizyka, języki, matematyka, zajęcia warsztatowe, mechanika — wciąż w kółko bez wytchnienia. Nauka, nauka. I tylko jak promyczek radości furuje wszystkich myśl — niedługo pływanie na statkach i praktyki na stoczniach. Potem zaś wakacje.

Najwięcej zaś cieszą się ci z trzeciego kursu. Dla nich pobyt w Szkole dobiega już końca. Jeszcze parę miesięcy solidnego kucia, jeszcze tylko egzaminy, krótka praktyka na statkach i jeśli wszystko pójdzie pomyślnie — naszej flocie handlowej przybędzie kilkunastu świeżo „upieczonych" oficerów-mechaników. Kilkunastu młodych ludzi dopnie wreszcie do celu, do którego tak uparcie przez długi czas dążyli. Życzę tego nie tylko Im, ale także i tym z Was, Czytelnicy, którzy chcą taką samą drogą wędrować. Niech Wam poszczęści się lepiej niż mnie.

Marian Milczek

wiedzę mechaniczną zdobytą w warsztatach szkolnych. Na zdjęciu uczeń przy pracy na frezarce.

7. **Warsztaty szkolne — spawalnia. I to także trzeba dobrze umieć!**

8. **Wychowanie fizyczne jest ważnym elementem w kształceniu przyszłych ludzi morza. Lekcję gimnastyki prowadzi powszechnie lubiany wychowawca por. Jerzy Chmielewski.**

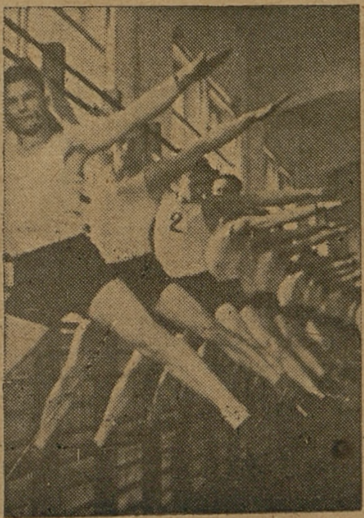
9. **Pływanie — choć objęte rozkładem zajęć tak jak i lekcje — należy już do niewątpliwych przyjemności. Kryty basen PSM jest śliczny i zawsze cieszy się niesłabnącym powodzeniem. Na zdjęciu — zorganizowane ad hoc wyścigi pływackie.**

10. **Biblioteka i czytelnia mają również zapewnioną frekwencję. Jest tu mnóstwo fachowych książek morskich, jest beletrystyka, cała fura czasopism żeglugowych a nawet i „Żeglarz".**









PODSTAWOWE WIADOMOŚCI O TEORII ŻEGLOWANIA

Niewtajemniczony w „arkana" sztuki żeglarskiej z wielkim podziwem obserwuje z brzegu jachty, płynące w różnych kierunkach przy tym samym kierunku wiatru. W jeszcze większe osłupienie wprawia go widok tych jachtów „zatacających" koła! Wydaje mu się, że mogą one płynąć wprost pod wiatr. Tak nie jest. Statek żaglowy nie może płynąć wprost pod wiatr! W zależności od budowy kadłuba statku i jakości jego żagli — może on płynąć pod większym lub mniejszym kątem „do wiatru".

Kąt, w którego obrębie żeglowanie jest niemożliwe, zwiemy kątem martwym (jałowym) — rys. 1; wielkość jego waha się dla przeciętnych żaglowców w okolicy 90° (8 rumbów) czyli około 45° na lewo i tyleż na prawo od linii wiatru; u



Rys. 1

Kursy statku względem wiatru.

jachtów jest najmniejszy (około 45—30° u jachtów wodnych, połowę tego u jachtów lodowych).

Kursy względem wiatru mają specjalne nazwy w zależności od wielkości kąta względem wiatru, pod którym żegluje statek. Nazwy tych kursów podaje rysunek 1.

Żeglarzowi zależy bardzo, aby jego statek miał względnie duże prędkości na kursach, mało odchylających się od linii wiatru. Jest to ważne przy t. zw. „krzyżowaniu" (halsowaniu).

Z kwestiami wyżej wspomnianymi łączy się zagadnienie t. zw. wiatru pozornego, t. j. tego wiatru, który żeglarza obchodzi najwięcej z tego powodu, że jest to właściwy wiatr popędowy.

Na wiatr pozorny składa się siła wiatru rzeczywistego i siła wiatru, powstającego od ruchu własnego statku. Żaglowiec w akcji jest więc zawsze pod działaniem wiatru pozornego.

Wiatr pozorny jest zawsze ostrzejszy od rzeczywistego, t. zn. jest zawsze odchylony od rzeczywistego w kierunku dziobu statku. Największe odchylenie kątowe pomiędzy tymi wiatrami następuje przy półwiatrach, a największa różnica w natężeniu przy wietrze od rufy. W tym ostatnim wypadku siły wiatrów odejmują się! Kierunek wiatru pozornego pokazuje z pewnym przybliżeniem proporczyk na topie masztu.

Dryf. Statek żaglowy nie płynący pełnym wiatrem, podlega bocznemu znoszeniu w stosunku do swego kursu. Znoszenie to, zwane dryfem, spowodowane jest wiatrem i prądem wodnym. Żeglarz, bez względu na to na jakich wodach żegluje, ma zawsze do czynienia z dryfem spowodowanym wiatrem i chciałby on, aby ten dryf jak najmniej przeszkadzał mu w żeglowaniu. W tym celu podwodnej części kadłuba nadaje się odpowiednio profilowany kształt, aby przy małym oporze czołowym zyskać, nawet przy niewielkich szybkościach, duży opór boczny. Opór ten ma właśnie przeciwdziałać dryfowaniu statku. Najlepszy profil boczny wygląda tak jak na rys. 3.

Po tym, co powiedziano wyżej, łatwo jest zrozumieć dlaczego pewne statki mogą posuwać się pod kątem nieraz bardzo małym do wiatru. Dlaczego wiatr nie spycha ich w bok?

Nie wdając się w szczegóły, odpowiedź będzie prosta: statek płynie tam, gdzie napotyka mniejszy opór. Ponieważ opór czołowy jest przy odpowiednio profilowanych statkach dużo mniejszy od oporu bocznego — statkowi łatwiej jest płynąć do przodu niż w bok. Nie jest to wyjaśnienie wyczerpujące, ale dla naszych celów wystarczające. W podręcznikach żeglarskich znajdują się uczone wywody o rozkładzie sił działających na żagiel. Nie będziemy tu o tym mówili, zwrócę tylko uwagę na to, że nowsze badania, oparte na doświadczeniach w lotnictwie, pozwoliły na opracowanie wskazówek odnośnie ustawienia żagli w zależności od rodzaju ożaglowania i kursu względem wiatru.

Obecnie nowe doświadczenia złożyły się na następujące praktyczne wskazówki (patrz rys. 2):

1. ożaglowanie niskie (1:1 — gaflowe):
   — kursy do 6 rumbów — po dwusiecznej —
   — poza tym żagiel mniej więcej o 3 rumby (ca 35°) do wiatru; gdy żagiel dojdzie do want, tak zostawić; (nie ma różnicy między ustawieniem w baksztag i na fordewind);
2. ożaglowanie wysokie (1:3—Marconi)
   — w bejdewind — zestawić odpowiednio fok i grot (fok pełniej o rumb, aby nie psuć pracy grota);
   — poza tym zawsze żagiel o 2 rumby (około 20°) do wiatru.

To są wskazania oparte na teorii. Należy tu jednak z całym naciskiem podkreślić, że:

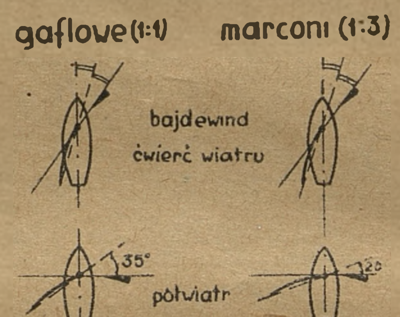
żadna teoria nie powinna odwracać uwagi od rzeczywistej szybkości nad dnem. Ustawienie żagli stosować do szybkości, a nie do teoretycznych wskazówek!

Przy ustawianiu żagli trzeba pamiętać, że gafel „ucieka" przez co żagiel wygina się. Trzeba zatem ustawiać żagle według wyżej wspomnianych wskazówek, kierując się położeniem środka jego powierzchni, a nie położeniem bomu.

Środek ożaglowania. Płaszczyzna wszystkich żagli ma wspólny punkt, w którymześrodkowuje się siła ciśnienia wiatru. Punkt ten nazywa się środkiem ożaglowania. Środek ożaglowania dla wszystkich żagli wyznacza się w ten sposób, że najpierw wyznacza się środki poszczególnych żagli, a następnie wspólny środek ożaglowania wszystkich żagli. Sposób wyznaczania środka ożaglowania podany jest na rysunku 4.

Na rysunku tym dzielimy grot na dwa trójkąty: ABC i ACD. Za pomocą linii, przeprowadzonych z punktów dzielących bok trójkąta na pół do przeciwległego wierzchołka, znajdujemy środki tych trójkątów s i s'; następnie łączymy środki tych trójkątów s', s linią prostą, a następnie z końców jej wykreślamy dwie proste równoległe w kierunkach przeciwnych (na rysunku kierunek zaznaczono strzałką). Długość tych linii jest proporcjonalna do powierzchni trójkątów i odkładana na tych liniach w dowolnej skali w ten sposób, aby na linii wychodzącej ze środka mniejszego trójkąta odkładane były „jednostki" większego trójkąta i odwrotnie. Następnie końce tych linii łączymy prostą, która przecinając się z prostą łączącą środki trójkątów ABC i ACD da nam środek żagla ABCD.

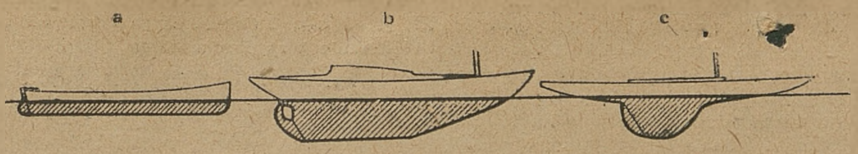
Aby znaleźć wspólny środek ożaglowania, łączymy środek grota i foka prostą i postępujemy dalej tak, jak powiedziałem wyżej. Otrzymany punkt będzie środkiem ożaglowania jachtu.



Rys. 2

Ustawienie grota na jachtach z ożaglowaniem gaflowym lub Marconiego — przy różnych kursach względem wiatru.

W czasie żeglowania jacht jest terenem różnych działających nań sił. Siła wiatru działająca na nadwodną część statku (nadwodna część kadłuba, takielunek, żagle) — jest równoważona siłą parcia wody na podwodną część kadłuba



Rys. 3. Kształt części podwodnej kadłuba u szalupy, jachtu turystycznego oraz jachtu regatowego.

Inaczej: siła wypadkowa parcia wiatru jest równoważona siłą wypadkową parcia wody.

Jeżeli te siły są równej wielkości i nie leżą na jednej płaszczyźnie pionowej — powodują skręcanie statku w płaszczyźnie wody następująco:

a) gdy punkt zaczepienia siły parcia wody jest bliżej dziobu statku niż punkt zaczepienia siły parcia wiatru — statek skręca w kierunku linii wiatru czyli, jak to się mówi po żeglarsku, na wiatr (różnica oporu dwóch środowisk: wodnego i powietrznego).

b) jeżeli siła parcia wiatru jest wysunięta do przodu w stosunku do siły parcia wody — statek skręca w kierunku kursów pełniejszych, czyli odpada od wiatru.

W pierwszym wypadku mamy do czynienia z t. zw. nawietrznością statku, a w drugim — z zawietrznością.

Wzajemne położenie sił parcia wody i wiatru nie jest stałe dla danego statku; zmienia się ono w zależności od kursu względem wiatru, siły wiatru, szybkości statku, ilości żagli.

Ze względów manewrowych, a częściowo i ze względów bezpieczeństwa, korzystniejsza, a więc bardziej pożądana, jest nawietrzność niż zawietrzność statku. Szczególnie żaglówki śródlądowe powinny być z reguły nawietrzne.

Dla tych Czytelników, którzy już „studiowali" różne podręczniki żeglarskie, dziwnym się może wydać to, że nic dotąd nie wspomniano o t. zw. środku ożaglowania (środek ciężkości ożaglenia) i środku bocznego oporu (środek ciężkości profilu bocznego). Normalnie w podręcznikach zjawisko nawietrzności i zawietrzności wyjaśniane jest właśnie wzajemnym ich położeniem. Nie znaczy to, że tamte wyjaśnienia są złe — tylko zbyt popularne.

Siła wiatru działa nie tylko na żagle, ale na całą nadwodną część statku; następnie żagle są więcej lub mniej wychylone z płaszczyzny środkowej statku; siła parcia wiatru na żagle bardzo rzadko zbiega się z geometrycznym środkiem ich ciężkości. Te — i inne jeszcze względy spowodowały użycie terminu „siły parcia wiatru" jako właściwego.

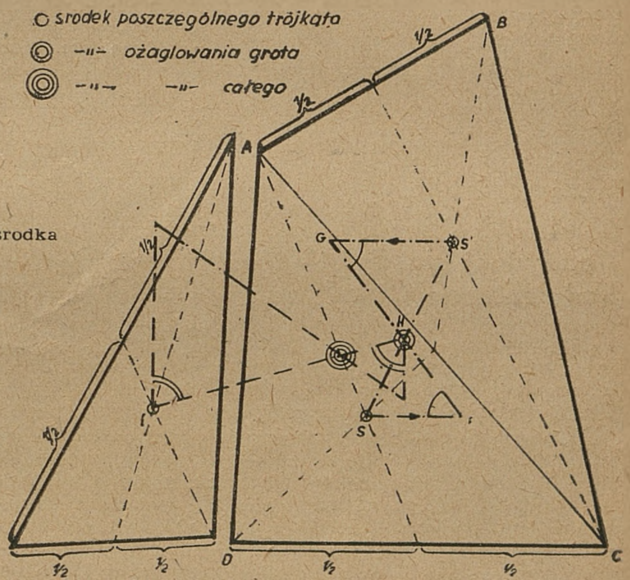
Środek ciężkości ożaglenia może być przesunięty do przodu w stosunku do środka ciężkości profilu bocznego — a jacht będzie nawietrzny! (z powodów podanych wyżej).

Jachty o ożaglowaniu wysokim i o profilu bocznym przesuniętym do tyłu są najlepsze, jeżeli chodzi o utrzymanie równowagi między siłą parcia wiatru i wody.

Jachty takie mają jeszcze szereg innych zalet, dlatego przy jachtach regatowych zanika już ożaglowanie niskie (gaflowe) a zastosowano wysokie (bermudzkie). Między innymi zaletami ważną jest u nich tak zwana naturalna zwrotność kadłuba.

Co to jest zwrotność i sterowność.

Od każdego statku żaglowego wymagamy wysokich zalet manewrowych, między innymi czułego reagowania na działanie steru. Reakcja ta zależy od zwrotności kadłuba i od jakości (skuteczności) urządzenia sterowego. Statki zanurzone w wodzie równomiernie np. szalupy żaglowe, są ciężkozwrotne (rys. 2 a); przy odpowiednim profilu (rys. 2 c) zwrotność statku jest bardzo wysoka.

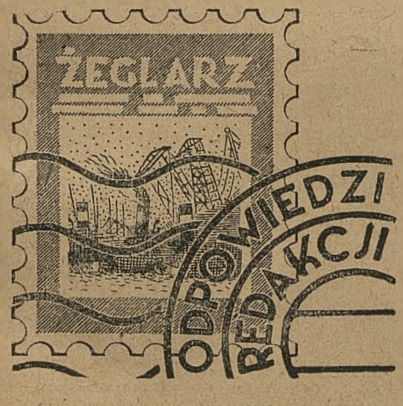


Rys. 4.

Sposób wyznaczania środka ożaglowania

Oś pionowa, wokoło której statek się obraca znajduje się mniej więcej pomiędzy środkiem ciężkości statku, a środkiem t. zw. oporu bocznego.

Dobre urządzenia sterowe dają maksymalny skręt bez straty szybkości już nawet przy wychyle 20—25°; w każdym razie nie przekraczają 45°. Większe wychylenie powoduje hamujące działanie steru i jest stosowane wtedy, gdy nam zależy na stracie szybkości.



Jan Sowa, Warszawa. Aby zostać lekarzem okrętowym należy po odbyciu normalnych studiów lekarskich na wydziale medycznym któregoś uniwersytetu — ukończyć dodatkowo specjalny, kilkumiesięczny kurs w Instytucie Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdańsku.

Marian Gryta, Lubartów. Z przesłanego rękopisu nie skorzystamy. Odeślemy go z powrotem po otrzymaniu od Was znaczka za 15 zł. Dziękujemy za życzenia.

Marian Kocząb, Słocina. Za model dziękujemy — dostaliśmy go w porządku. Jest bardzo miły i jak na pierwszy — całkowicie udany. Radzimy spróbować z kolei wziąć się za „Gen. Waltera" (poprzedni n-r „Żeglarza") oraz za „Karpaty" umieszczone w bieżącym numerze. Serdecznie Was pozdrawiamy.

Przyjaciel z Krosna. Odbycie kursu pracy morskiej przez kandydatów do L. B. O. obowiązuje dopiero od tego roku. Kandydaci ci muszą się zgłaszać na jak najwcześniejsze turnusy k. p. m. Przeczytajcie sobie komunikat na ostatniej stronie bieżącego numeru oraz poczekajcie cierpliwie na szczegółowe warunki przyjęcia do L. B. O., które ogłosimy w następnym „Żeglarzu". Dziękujemy za życzenia. Pozdrowienia.

W. Obalski, Łódź. Odznaki oficerskie w marynarce handlowej są całkowicie inne niż w wojennej. Rysunek ich znajduje się w 8—9/47 n-rze „Żeglarza". Podoficerowie marynarki handlowej odznak nie noszą. Specjalnej książki o motorach okrętowych w języku polskim w handlu nie ma. Państwowa Szkoła Morska posiada na użytek własny skrypt inż. Komockiego na ten temat.

Jan Sujecki, Nowy Sącz. Prawdopodobnie — tak.

Jerzy Kołomiński, Bydgoszcz. W kursach pracy morskiej muszą wziąć udział wszyscy kandydaci do Szkoły Jungów. Kwalifikacje takie jakie Wy posiadacie od uczestnictwa nie zwalniają. Nie jest to przecież zresztą żadna tragedia!?.

Grzegorz Korpiela, Biała Krakowska. Bardzo cieszymy się, że otrzymana nagroda tak Wam pomogła w Waszej pracy dla Morza. Na pytania, które zadaliście, odpowiemy w następnym numerze, chcemy bowiem załączyć szkic żądanego ożaglowania. Dziękujemy za życzenia i przesyłamy wzajemne.

Janusz Wiśniewski, Bartoszyce. W sprawie otrzymania planów kajaków typu P — zwróćcie się do ich konstruktora p. M. Plucińskiego, Gdynia, Sienkiewicza 25.

Lech Smoczkiewicz, Jarosław. Nad tematami do referatów sami się pomartwcie. Średnia zawartość soli w rzekach wynosi 0.0009%. Lista eksponatów wyliczona w artykule „Organizujemy Wystawę Morską" („Żeglarz" nr. 7/47) jest przykładowa. Urządzając wystawę możecie wykonać jedynie część, możecie też wykombinować ich kilkakrotnie więcej. Zależy to od Waszej inteligencji. Opinię o niej narażacie na szwank zadając podobne pytania. Polski Związek Kajakowy istnieje. Adresu nie znamy. Zjednoczenie Stoczni Polskich rozporządza w chwili obecnej pięcioma czynnymi dokami oraz czterema pontonami. Dziękujemy za pozdrowienia.

Andrzej Żmich, Radomsko. Owszem, jesteście przyjęci.

Jan Niemira, Ełk. Wzrok bada się u nas w taki sam sposób jak opisujecie. Wymagana ostrość = 1,0. Znak rozpoznawczy jest to zespół liter o charakterze międzynarodowym, różny dla każdego statku morskiego a mający na celu ułatwienie zidentyfikowania statku wzgl. porozumienia się z nim. Naprzykład — na redę portu przybywa jednostka, której obserwator z wieży Kapitanatu Portu nie może po sylwetce rozpoznać. Na żądanie statek wywiesza swój znak rozpoznawczy w postaci czterech flag kodu międzynarodowego (co za kłopot byłby, gdyby tak całą nazwę zakomunikować!). Przypuśćmy, że wywiesił litery S, P, A, J. Obserwator odczytuje je, szuka w międzynarodowym spisie statków alfabetycznego zestawienia wg znaków wywoławczych i pod literą S znajduje — SPAJ — to s/s „Wisła", taka a taka narodowość, taki a taki tonaż etc. Co do ostatniego Waszego pytania to bardzo nam trudno powiedzieć coś pewnego. Sądzimy jednak, że raczej da się na ten mankament przymknąć jedno oko. Dziękujemy za życzenia i serdecznie Was pozdrawiamy.

Achilles Długajczyk, Kosztowy. Patrz odpowiedź J. Niemirze.

Andrzej Niewiakowski. Bójcie się Boga — aleście pytań zadali! Odpowiemy jedynie na część: Pamiętnik chętnie obejrzymy a potem będziemy mogli Wam go zwrócić. Co do łodzi spływowej — radzimy wykonać ją tak, jak podano na planach. Wszelkie przeróbki i dodatki mogą się odbić ujemnie na jej zaletach nawigacyjnych. O manewrowaniu żaglem znajdziecie nieco uwag w dziale „Żeglarstwo" (str. 62). Radzimy przewertować jakiś podręcznik żeglarski np. Kuczyńskiego „Jachtowa praktyka morska". Mapy Wisły nie posiadamy. Z worków żagla szyć nie warto — płótno musi być bardzo lekkie i bardzo ścisłe. No, na dziś dosyć. Pozdrowienia.

UWAGA

Kandydaci do Szkół Morskich w Gdyni i Szczecinie, do Państwowego Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdańsku-Wrzeszczu, do Szkoły Jungów oraz Szkoły Rybaków Dalekomorskich w Gdyni

Szczegółowe warunki przyjęcia do wyżej wymienionych szkół jak również i do innych związanych z morzem uczelni będą podane w kwietniowym numerze „Żeglarza". Obecnie zamieszczamy ogólne informacje celem przygotowania przez kandydatów odpowiednich dokumentów.

Kandydaci do SZKÓŁ MORSKICH W GDYNI I W SZCZECINIE muszą przedtem ukończyć Szkołę Jungów i dopiero po jej ukończeniu będą skierowani do Szkół Morskich. W związku z powyższym nie należy składać podań o przyjęcie do Szkół Morskich pod adresem Dyrekcji tych Szkół, lecz składać podania o przyjęcie do Szkoły Jungów, skierowane do Dyrekcji PCWM, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3. W podaniu należy zaznaczyć chęć kandydowania później do Szkół Morskich. Skierowywanie podań do Dyrekcji Szkół Morskich jest bezcelowe. Od kandydatów do Szkół Morskich wymagane jest ukończenie gimnazjum (mała matura), oraz pomyślne ukończenie kursu przygotowawczego „Żeglarza" wraz z letnim kursem pracy morskiej. Inne warunki podane będą w kwietniu ze względu na potrzebę ustalenia jeszcze szeregu danych m. inn. granicy wieku.

Ponieważ do podania będą musiały być dołączone różne dokumenty, podajemy je obecnie, aby dać czas na ich przygotowanie. Oto one:

1. Świadectwo zdrowia (lekarz musi zaznaczyć, że kandydat ma wzrok na oba oczy V=1,0; słuch: szept 5 m i nie wykazuje żadnych schorzeń i wad);
2. Metryka urodzenia lub inny dokument stwierdzający wiek w oryginale lub uwierzytelnionym odpisie.
3. Świadectwo szkolne (może być uwierzytelniony odpis).
4. Pozwolenie rodziców lub opiekunów na wstąpienie do szkoły i ich zobowiązanie do pokrycia szkód uczynionych przez syna oraz ew. zwrot kosztów utrzymania w internacie w razie usunięcia ucznia lub zwolnienia jego na własne żądanie. Podpis rodziców musi być uwierzytelniony przez jakiś urząd lub instytucję i zaopatrzony pieczęcią.
5. Świadectwo obywatelstwa.
6. Ew. zaświadczenie o przynależności do demokratycznych partii politycznych lub organizacji młodzieżowych i ich opinia o kandydacie.

Takie same załączniki muszą mieć podania kandydatów do SZKOŁY JUNGÓW, nie kandydujących do Szkół Morskich, oraz kandydatów do SZKOŁY RYBAKÓW DALEKOMORSKICH z tym, że wymagane jest od nich ukończenie co najmniej 7 kl. szkoły powszechnej. Kurs przygotowawczy i kurs pracy morskiej jest tu również obowiązkowy. Przypuszczalny termin składania podań od 15.IV.— 15.V.48. Obecnie żadnych podań nie należy nadsyłać. W numerze kwietniowym „Żeglarza" będzie zamieszczony wzór podania i życiorysu, który trzeba będzie wyciąć i wypełniony przesłać wraz z załącznikami do Dyrekcji PCWM. Podania bez należytych załączników nie będą rozpatrywane.

Podania do PAŃSTWOWEGO LICEUM BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO należy składać bezpośrednio do Dyrekcji P. L. B. O. Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Piramowicza 1. Szczegóły w następnym numerze „Żeglarza". Przypomina się, że od kandydatów do P. L. B. O. wymagane jest również ukończenie kursu pracy morskiej. Zgłoszenia na k. p. m. przyjmuje oczywiście PCWM.

Warunki przyjęcia na kursy pracy morskiej umieszczone są na str. 50 bieżącego n-ru „Żeglarza".

PRENUMERATA wynosi od stycznia do czerwca 1948 r. zł. 120.— Pieniądze należy wpłacać na konto PKO XI-160. Administracja usilnie prosi o podawanie dokładnych adresów oraz celu wpłaty. Z wydanych w okresie od maja 1946 do grudnia 1947 numerów „Żeglarza" — 4 (październik 46), 5—6 (listopad—grudzień 46) oraz 7 (październik 47) wyczerpały się. Pozostałe 12 numerów jest jeszcze do nabycia w ograniczonej ilości. Cena 110 zł.

ZDJĘCIA: K. Komorowski, E. Zdanowski, A. Pluciński, S. Izdebski, Z. Kosycarz, W. Zubrzycki, SIB; British Official.
RYSUNKI: S. Woźniak, A. Pluciński, S. Sierecki, W. Zaleski.

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Tel. 16-20.
W-11436

Druk. Z. G. „P.W." Gdynia 3. 48. 10.000 Nr. 419

Boże! Co jest? Co się stało?...

Ciemno. Światło zgasło. Mam wyraźny szum w głowie. Gdzie jestem? Na statku. W morzu. Wojna.

KONIEC WOJNY!

Nieee! To torpedy! Trafili nas! I ten szum w głowie... Musiałem stuknąć głową o żelazny pokład. Mam wrażenie, że krew idzie z karku. Ratun.....

Huk! Wybuch! Znów wstrząs!

Okropna woń spalonych materiałów wybuchowych. Znów coś podrzuciło mnie do góry. Upadłem twarzą na pokład. Po policzku i szyji cieknie ciepła krew.

Uciekać!!! Toniemy...

Słychać bulgot wpadającej wody do wnętrza. Jezu!!! Szybko uciekać! Powoli pokład kładzie się na lewą burtę.

...Byle jak najprędzej wydostać się z wnętrza statku na pokład.

— Staszek! Misza!

— Walek — latarkę!

— Nie mam. Nie mogę znaleźć!

— Jezuuu!!!

— Czego wrzeszczysz? Ubieraj się i uciekajmy!

— Szafa mi na łeb zleciała!

Nie mogę znaleźć ubrania. Kabina jest rozwalona. Stół wyrwany. Szafa



... Uciekać!!! Toniemy...

leży na umywalce. Ciemno. Nic nie mogę znaleźć. Pokład coraz bardziej chyli się na burtę.

— Nie mogę znaleźć ubrania. Pomóżcie mi!

— Uciekajmy! Już woda włazi!

Nie czuję zimna. Byle szybciej wydostać się na górę. Potłuczone szkło kłuje i tnie stopy. Drzwi są wyrwane. Leżą na korytarzu. Słychać klątwy, krzyk. Tylko bez paniki! Spokojnie!!!

Dotykając obu rękoma ściany korytarza wyszliśmy szukając drogi do schodów. Gdzieś, z bocznej kabiny, odezwały się jęki i krzyk.

— Ratunku!! Nie zostawcie mnie. Przywaliło mnie. Nie zostawcie!!!

— Gdzie jesteś? Nic nie widać!

— W poczwórnej kabinie!

— Dobra! Misza — masz zapałki? Zapal!

W migotliwym świetle zapalonej zapałki ujrzeliśmy korytarz. Powywalane drzwi. Kawałki rur. Gaśnice leżące na pokładzie. Rozbite krzesełka. Oszołomione postacie, nawpół ubrane, szukające wyjścia. Do schodów.

— Zgaście światło — Ssyny! Zobaczą nas i będą strzelać z karabinów maszynowych! Zgaście!

— Stul mordę! Wychrzaniaj na górę! Kto cię tu zobaczy w grobie rodzinnym.

Zapałka zgasła. W ciemności macałem pokład ręką. Ktoś gwałtownie chwycił moją dłoń.

— Nie bój się... wyciągniemy cię. Misza chodź tu — odrzucimy koję! Przywaliło go.

Coś jeszcze musi leżeć na koi. Ciężko ruszyć z miejsca. Czuję wodę na stopach. Zimna.

Jest — nareszcie poszło...

— Możesz iść? Staszek z Miszą pomogą ci. Idźcie już. Pójdę za wami.

Coś ciepłego. Muszę znaleźć coś ciepłego. Wszystko jest poprzewracane. Naraz statek znów zatrząsł się. Wściekły strach chwycił za gardło. Prędzej na górę!... Przebiegłem trzy kroki. Potknąłem się o coś żelaznego. Wywróciłem się. Wiem, że stłukłem rękę i lewe kolano. Nie czuję bólu. Chcę tylko wyjść! Zaraz... nie czuję ściany pod lewą ręką. Musiało się wywalić. Ale jest jeszcze z prawej. W prawo — tu gdzieś powinny być schody... nie ma...

...już wszyscy wyszli —

Spokojnie!! Spokojnie! Muszę znaleźć schody. Krok za krokiem. Naprzód...

...Suchy trzask pokładu nad głową zatrzymał mnie. Nic nie widzę, ale wiem, że zaraz runie na dół. W tył zwrot. — Kilka kroków w ciemność. Coś spadło za mną w dół. Coś zawaliło się.

Nie widząc gdzie biegnę, wpadłem do jakiejś kabiny.

Nie wiem — może ja sam, a może same drzwi zamknęły się za mną. Kabina jest pusta. Nie mogę otworzyć drzwi. Walący się pokład ścisnął ramę.

Raatuunkuuu!!

Żelazo klamki wgryza się w palce. Nie mogę otworzyć drzwi. Drzwi! Ja chcę żyć!!!

— Ratunkuuu! Drzwi!!...

...Kto tu siedzi?

To Wiesiek. Wparł się plecami o twarde i nieustępliwe drzewo. Ja ciągnąłem — do siebie. Każdy mięsień naciągnięty z wysiłku bolał, piekł.

Świat, w tym momencie, stracił swoje znaczenie. Czas zatrzymał się w biegu. Został tylko strach! I niewypowiedziane pytanie — czy to już koniec? Gdzieś w głębi duszy krzyczał jakiś głos, że — to nie, jeszcze nie! Nie tu — nie w tej kabinie. Sam jeden zamknięty. Wiem już! Jak statek wywraca się, najpierw woda wchodzi, bulgoce, wpada, potem dziób idzie do góry i cały statek idzie na dno. Po co mnie tu przysłano? Tylu innych doczeka się końca wojny. A ja?

— Wiesiek! Wiesiek — pchaj!

Aaaa!... drzwi puściły. Ustąpiły pod naporem pleców Wieśka. Doszliśmy do schodów. W górze otwarte drzwi na pokład odcinały się jaśniejszą plamą. Za nami zostawała pustka jeszcze przed chwilą żywego statku.

Zimny wiatr wstrząsał całym ciałem. Dziwnie ponuro wył w stalówkach masztów, jak gdyby naigrawając się z dużego kolosa, który bezsilnie przechylony tonął w bezruchu.

Wbiegliśmy na pokład po prawej burcie — pusty. Szalupy bezwładnie leżące na burcie nie chciały zsunąć się do wody. I nagle... czyżby już odjechali, zostawiając nas samych?

— Chodźmy prędzej na lewą burtę! Z tamtej wysiadają.

Na lewej burcie wsiadano już do szalup.

Krzyk rozkazów mieszał się z przekleństwami, rzucanymi na cały świat — na wszystkich. Za burtą rozlewał się bezkres ciemnej nocy i zimnej, wzburzonej wody.

Wskoczyłem do motorówki.

— Puszczać talie!

Okręcono hamulce i szalupa siadła w curingach.

— Toporki! Dajcie toporki! Odrąbać curingi!

Zaskrzypiało ostrze o stalowy pokład. Zwolna motorówka odskoczyła od burty. Rozległ się przeraźliwy krzyk. Ktoś skakał z pokładu do szalupy. Nie trafił. Plusk i krzyk zamarł głośnym chlupnięciem wody.

Z trzaskiem spuszczonych hamulców szalupa spadła w dół. Nad nami sterczał czarny masyw przechylonego statku. Wyhaczano talie. Puszczony motor odepchnął od burty. Byle jak najszybciej, byle jak najdalej!

(dokończenie nastąpi)

W. MILENUSZKIN

Komunikat Administracji

W związku z licznymi zapytaniami Czytelników, administracja zawiadamia, iż są jeszcze do nabycia w ograniczonej ilości następujące numery „Żeglarza":

ROCZNIK 1946

Nr 1 — maj	cena zł 10,—
Nr 2 — czerwiec, lipiec, sierpień	cena zł 10,—
Nr 3 — wrzesień	cena zł 10,—

n-ry 4—6 wyczerpane

ROCZNIK 1947

Nr 1 (7) — styczeń	cena zł 10,—
Nr 2 (8) — luty	cena zł 10,—
Nr 5 (11) — maj	cena zł 10,—
Nr 6 (12) — czerwiec	cena zł 10,—
Nr 8—9 (14—15) — listopad, grudzień	cena zł 20,—

n-ry 3, 4, 7 — wyczerpane

ROCZNIK 1948

Nr 2 (17) — luty	cena zł 20,—
Nr 3 (18) — marzec	cena zł 20,—
Nr 4 (19) — kwiecień	cena zł 20,—
Nr 5—6 (20—21) — maj, czerwiec	cena zł 40,—

nr 1 — wyczerpany

* * *

Warunki prenumeraty „Żeglarza" w roku szkolnym 1948/49 (10 numerów):
miesięcznie . . . . . . zł 30,—
za cały rok szkolny 1948/49 (od września br. do czerwca 1949) zł 300,—

Najdogodniej jest wysyłać prenumeratę w dwóch ratach:

I. Od września do grudnia br. zł 120,—

II. Od stycznia do czerwca 1948 zł 180,—

* * *

Należność za poprzednio wydane n-ry „Żeglarza", jak również prenumeratę, wpłacać należy przekazem pocztowym na adres: Adm. „Żeglarza" — PCWM, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3
wzgl. — przekazem PKO, na konto XI — 160

* * *

Administracja uprasza wszystkich Czytelników zamawiających „Żeglarza" aby adresy, pod którymi należy kierować przesyłkę, podawali dokładnie i czytelnie. Przy zamawianiu prenumeraty należy podać również miesiąc, od którego ma być rozpoczęta wysyłka.



Jerzy Timmel, Oświęcim-Brzezinka. Z przyjemnością odpowiadamy na Wasz miły list. Co do statków żelbetonowych — to w dalszym ciągu podtrzymujemy zdanie, iż była to jedna z konieczności wojennych i obecnie jednostek takich prawie się nie buduje. Statki żelbetonowe mają bowiem poważne wady. Oto co pisze na ten temat inż. Garnuszewski w swojej książce pt. „Budowa okrętu" (str. 8):

„...Żelazobeton jako materiał dla budowy statków posiada dotychczas niewielkie zastosowanie i częściowo przyjął się tylko w budownictwie statków mniejszych np. barek portowych. Dodatnią stroną żelazobetonu jest taniość materiału i budowy, gdyż np. montaż i nitowanie są tu zbyteczne. Natomiast ujemnymi stronami są — duża waga kadłuba, a więc zwiększone zanurzenie pustego statku i zmniejszona użyteczna nośność oraz mała elastyczność w porównaniu z innymi materiałami, wskutek czego tworzą się trudne do naprawy szpary i pęknięcia w kadłubie statku..."

Statki żelbetonowe budowane były w suchych dokach do góry dnem, a po wydokowaniu dźwig obracał je na wodzie do normalnego położenia. Pływalność w pozycji do góry dnem zapewniały umieszczane w kadłubie prowizoryczne zbiorniki. Dwa suche doki, służące niegdyś do budowy statków żelbetonowych — znajdują się w Darłowie. Po odbudowaniu zniszczonych śluz doki te służyć mają do celów remontowych. O budowie nowych jednostek żelbetonowych nie ma naturalnie mowy. Jedynie na stoczni rybackiej w Świnoujściu znajduje się niewykończony kadłub poniemieckiego statku żelbetonowego, który po uzupełnieniu brakujących urządzeń ma służyć jako jednostka pomocnicza w rybołówstwie morskim. „Ulrich von Finsterwalde" jest m. inn. pęknięty na pół i o ile nam wiadomo — remontowany nie będzie. Usunięto go jedynie z toru wodnego, aby nie utrudniał żeglugi. Artykułu na temat statków żelbetonowych nie obiecujemy na pewno, bowiem brak jest obszerniejszych materiałów. Nie mniej będziemy się starali zaspokoić Waszą ciekawość. Bardzo prosimy o dalsze listy i uwagi. Dziękujemy za życzenia i serdecznie Was pozdrawiamy.

Włodzimierz Czarnecki, Sosnowiec. We właściwym czasie znajdziecie w „Żeglarzu" dokładne informacje dotyczące sposobu i warunków przyjęcia do Szkoły Jungów, obydwóch Szkół Morskich oraz Liceum Budownictwa Okrętowego. Trochę cierpliwości. Kurs pracy morskiej w r. 1947 ukończyliście z wynikiem dobrym. Dostępne dla redakcji źródła nie wykazują nigdzie istnienia handlowej floty albańskiej. Możliwe, że kraj ten posiada kilka statków, ale są to chyba jednostki niewielkie. Flota portugalska składała się w roku 1947 z 102 motorowców, 159 parowców i 23 żaglowców o łącznym tonażu 388 789 BRT.

Jan Szczepanowski, Gliwice. Wasze „niewinne" pytania mają charakter nieco złośliwy. Oto odpowiedzi: W Polskiej Marynarce Handlowej istniały dwa „Lwowy" — statek szkolny oraz drobnicowiec Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego. Pierwszy był to trójmasztowy bark z motorami pomocniczymi (łącznie 360 KM); zbud. w 1868 r. Wymiary jego były następujące: długość całkowita 85 m, szerokość 11 i pół m, zanurzenie 4 m, wysokość grotmasztu nad pokładem 42 m. Tonaż „Lwowa" wynosił 1293 BRT. Statek ten skończył czynną służbę w 1930 roku, a krótko przed wojną pocięto go na złom. Drugi „Lwów" zniszczony został w 1943 roku podczas nalotu niemieckiego na port Bari. Był to bliźniak „Lublina", który pływa obecnie na trasie Gdynia — Londyn. Wymiary „Lwowa": długość 84 m, szerokość 12 m, zanurzenie 5 m. Głównymi artykułami eksportowymi Oceanii, w skład której wchodzi zarówno Mikronezja, jak i Melanezja oraz Polinezja są: sizal, owoce południowe, bawełna, kawa, kakao, bizmut, a przede wszystkim kopra, fosfaty, rudy niklowe i chromowe, kauczuk, perły, macica perłowa oraz korale. W przywozie figurują prawie wyłącznie artykuły przemysłowe. Turcja wywozi — tytoń, orzechy, rodzynki, figi, bawełnę, wełnę i sierść kozią. Przywozi — artykuły przemysłowe oraz surowce. Informacji o handlu zagranicznym Albanii nie posiadamy. Wymiary ORP „Czajka" — długość 42 m, szerokość 5 i pół m, zanurzenie 1,7 m. Wymiary ORP „Gryf": 103 m x 13,5 m x 3,6. Wymiary „Błyskawicy": 114 m x 11,3 m x 3,3 m. Wymiary „Iskry": 39 m x 7,6 m x 2,8 m. Podane powyżej długości są długościami na linii wodnej. Skrót S/T może zarówno oznaczać trauler parowy (steam trawler) jak i holownik parowy (steam tug). Żaglowce oznacza się skrótem s/v (sailing vessel). Statki szkolne można określać skrótem t/s (training ship). Oficjalny kurs dolara wynosił ostatnio 400 złotych, funta szterlingów 1 612 zł. Gotowych nowych jachtów na sprzedaż nie ma. Budowa jednostki o 25 m^2 żagla na stoczni — kosztowałaby około 2—2,5 miliona zł. Polska posiada ok. 100 jachtów morskich, w tym 1/3 pełnomorskich. Umieszczenie wszystkich nazw nie leży w możliwościach technicznych kącika „Odpowiedzi Redakcji". Cenę dotychczas wydanych n-rów „Żeglarza" stwierdźcie sami na podstawie komunikatu Administracji (str. 59). Pozdrowienia.

Jerzy Rzepkowski, Olsztyn. Korektę skrótu czemprędzej przeprowadziliśmy. Zbiorniki sanitarne zawierają wodę do użytku w WC. Są one zazwyczaj wysoko położone, ze względu na potrzebę uzyskania odpowiedniej różnicy poziomów. „Otwór tonażowy" jest to pewnego rodzaju „kruczek" ze strony armatorów, mający na celu zmniejszenie opłat za postoje statków w portach, obliczanych zazwyczaj od pojemności statków netto (NRT). Przepisy powiadają bowiem, że do tonażu netto wliczane są te wszystkie pomieszczenia użytkowe statków, które znajdują się poniżej najwyższego pokładu szczelnego. Jeśli zatem na górnym pokładzie znajduje się niewinny, przykryty jedynie brezentem „otwór tonażowy" pokład ten nie jest już w pojęciu prawnym szczelny, co pozwala nie brać pod uwagę przy obliczaniu tonażu netto — pomieszczeń zawartych pomiędzy nim a pokładem następnym, który awansuje automatycznie na „najwyższy pokład szczelny". Przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

W POGONI ZA ŚLEDZIEM

(dokończenie ze str. 54)

„dzawki", buchtować liny, umocować na rufie napełnione beczki itd. Mnóstwo pracy, którą trzeba wykonać szybko, bo znowu będzie wyrzucanie sieci, „drzwi" itd.

Obiektywnie trzeba przyznać, że wielu z naszych „zejmanów" pracuje nie gorzej od Holendrów. Robota idzie im tak wprawnie i szybko, że nawet wymagający skiper nie znajduje zarzutów. Oczywiście musi trochę krzyczeć, łajać i poganiać, ale to przeważnie „dla fasonu", żeby utrzymać prestiż.

Zajęci śledziami nie zwracaliśmy uwagi na morze dookoła nas, gdzie tymczasem pojawiła się liczna konkurencja w postaci podobnych do naszego traulerów.

Mają nosa! Skąd ich tu przyniosło w ten sztorm?! W dodatku okazuje się, że to statki... niemieckie. Jest ich z dziesięć — mających niewątpliwie zamiar eksploatowania odkrytego przez nas łowiska. Łowią bezczelnie, nie uznając prawa pierwszeństwa, są bardzo dobrze wyekwipowani, a na pokładzie zachowują się z wrodzonym sobie „drillem".

Nie jesteśmy zachwyceni „miłym sąsiedztwem" ale „czort z nimi — wszystkiego nie wyłowią" — według słów nieocenionego Jasia.

Wreszcie wszystko „klar" — włók za burtą — idziemy na „cup of tea". W kubryku po udanym połowie jest jakoś weselej, z kambuza dobiega zapach smażonych makreli, może nawet uspokoiło się trochę i mniej „buja".

Rozmieszczamy się wygodnie na kojach. Ten i ów odwrócił się do ściany, aby się zdrzemnąć zanim wachtowy nie zawezwie na nowy „holling time".

Wezwanie przyszło niebawem, ale nie na „holling time". Palacz Maniek wetknął przez drzwi umorusany łeb i krzyknął:

— Chodźcie chłopaki! Nasz nowy trauler koło nas!

Pobiegliśmy na pokład, zarzucając byle co na siebie. Obok ciągnie „Wulkan", który po przebudowie na Stoczni Gdańskiej wyruszył na swą pierwszą wyprawę dalekomorską. Przy burcie zebrała się cała załoga krzycząc w naszą stronę, wymachując rękami pozdrowienia. My pytamy jak się nowe „pudło" trzyma, jak im się łowi itd.

Nasze pozdrowienia i wrzaski radości przerywa jednak skiper:

— Holling time!

Jeszcze jeden rzut oka na „Wulkana", jeszcze jedno machnięcie ręką i zabieramy się do kolejnego wyciągania włóka.

Jeszcze parę dni i wracamy — zapowiada mały Jasio zajmując miejsce przy hamulcu windy.

Adam Krzepkowski



(Ny Tid)

ZDJĘCIA: A. Pluciński, K. Komorowski, J. Uklejewski, Z. Kosycarz, T. Wielochowski.
RYSUNKI I FOTOMONTAŻE: S. Woźniak, S. Sierecki. A. Pluciński, A. Żylicz.

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Tel. 16-20.

W-13452

Druk. Z.G. „P.W." Gdynia 12. 48. 10 000. Nr 1509